A FENSÉGES TENGER.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M. N. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A fenséges tenger.

A tenger szine. — Caprii kék barlang. — Zátonyok. — A vihar-fok. A „veres“ tenger. — A viharos tenger szine. — A tenger átlátszósága. — Fényképezés a tenger fenekén. — A tenger hömérséke. — Mit talált Du Petit Touars? — A hullámok magassága és hossza. — A „Novara“ fregatta a Csendes Oczeánon. — A „Zrinyi“ az indiai Oczeánon. — A „Kalema“ Felső-Guineában. — Punta d'Ostro.

A mozgásaiban örökké hullámos tenger szinében is örökké változó. Ahányszor látja az ember és akárhány helyen, szinében sohasem találja ugyanannak. Valószinü, hogy ez a folytonos szinváltozás is nagyban hozzájárul ahhoz a vonzó varázshoz, mely az embert a tengerhez köti.

A tenger szine más, ha szélcsendes időben a déli nap függélyes sugarai esnek rá és más, ha szélcsendes időben a reggeli nap, vagy naplemente előtt a vöröses fényben izzó napkorong sugarai siklanak rajta végig. A mély oczeánok kék vize — minden egyébtől eltekintve is — rendkivül különbözik a vihar által felkorbácsolt hullámok ijesztő, borongós szürke szinétől.

Általánosságban véve a tenger vize *zöld*. De nem ugy zöld szinü, a hogy a Duna Bécsnél: kék, Budapesten pedig: szőke, hanem tényleg és igazán zöld. Még pedig a 80 zöld szinnek azon árnyalatát mutatja, mely semmi máshoz nem hasonlit, mint éppen a tengerzöldhöz.

Az oczeánok némely helyeken óriási mélységüknél fogva és az ebből kifolyó sajátos fényvisszaverődés következtében kék szinüek. Innen van az, hogy az oczeánokon járó tengerészeket a „kék viz hajósainak“ nevezik.

Bizonyos esetekben, mint pl. a dél-olasz partok közelében, a földközi tengereken, feltétlenül derült kék égboltozatnál, néhány órával a delelő pont után, bámulatos, gyönyörü égszinkékben tündöklik a tenger. A ki csak

egyszer látta életében a tengert ebben a köntösében, az a tengert nem felejti el sohasem!

Ez az a kék szin, mely kicsinyben a világhirü „kék barlangban“ látható Capri szigetén Nápoly közelében. Ezt a kék barlangot azonban könnyen utánozhatja az ember nyilt tengeren is. Ha bebocsátanak a tengerbe mintegy 30 méter mélységre egy fémcsövet, melynek a belső falai feketére vannak mázolva, a fenekén pedig egy tükör van elhelyezve, akkor akár órákig is elgyönyörködhetik abban a bámulatosan szép kék szinben, a melyet a cső fenekén levő tükör visszasugároz.

A Capri szigeti kék barlang sem egyéb, mint egy ilyen cső nagyobbitott kiadásban. A barlang bejárata tudvalevőleg oly alacsony és szük, hogy csak kis csónakokkal lehet beevezni. Ennek következtében tehát a barlang csak azon fénysugarak által van megvilágitva, melyeket a viz és a fensik sugároznak vissza a leirt gyönyörü kék szinben.

Minél sekélyebb a tenger, azaz minél közelebb van a felszin a fenékhez, annál inkább befolyásoltatik a tenger szine a fenék minősége által. Igy pl. a tropikus partok közelében, a hol a tengerfenék tiszta fehér homokból áll, vagy pedig a Veres-tenger keleti partjain, különösen a Djeddah és Hodeidah között, a tenger szine világos, „almazöld“ szint nyer, mig ellenben annál inkább közeledik a sötét olajzöld szinhez, minél iszaposabb a fenék.

A zátonyok fölött szintén egészen más és a környezettől élesen megkülönböztethető a tenger szine. És ez nagy szerencse a tengerészekre nézve. Dacára a legpräcizebb és leggondosabb tengeri térképeknek, sokszor jut egy, a viharok vagy más esélyek által a rendes utjáról letéritett hajó ilyen zátonyok közelébe, melyeken bizonyosan tönkremenne, ha idejekorán észre nem vennék e veszedelmes pontokat. Megjegyzendő azonban, hogy a szinkülönbségen kivül nagyban segitségére jön a tengerszinnek az az erős hullámzása is, mely közvetlenül e vészthozó rejtett szirtek és zátonyok fölött terül el akkor is, ha máskülönben a tenger csak gyengén hullámredős.

Honnan ered ez elnevezés: Veres tenger, Sárga tenger, Fehér tenger? Igazán veres, sárga vagy fehér szinü ez a tenger? Nem az. Hanem e tengereknek egyes pontjain a fenék ily szinü homokot vagy iszapot tartalmaz, még pedig kis mélységekben, a mely szinek által a tenger felszine befolyásoltatik. A homokhoz vagy iszaphoz kevert szineket részben organicus — azaz állati vagy növényi — részben pedig anorganicus alkatrészek szolgáltatják. Igy pl. a Sárga tenger azért kapta e nevet, mert a hatalmas Yang-ce-Kiang és a Hwang-Ho rohamos árjai sárga iszapot hoznak magukkal hatalmas medreikből és ez künn óriás területen egyesül a tenger vizével.

Az Amazon folyó több mint 10 mértföldnyire a torkolatától még megkülönböztethető a tenger vizétől sötétszürke szine által. Sőt mi több: ebben a távolságban még iható is!

A Veres tenger azért veres, mert a déli részében, különösen a Bab-el-Mandeb közelében óriási területek vérpirosra vannak festve a vizben-élő apró infusoriák billiárdjaitól.

Ugyanezt a vérpiros szint mutatja — a hajósok nem csekély ijedelmére — a Cap Horn vidéke is a Dél-Csendes Oczeánban. Ezt a piros szint azonban nem apró infusoriák okozzák, hanem igenis jól megtermett — rákok, melyek csak abban különböznek más tisztességes rákoktól, hogy már — elevenen is pirosak.

Az állhatatlan, örökké változó tenger még a viharban sem mutatja ugyanazon szint. Csak vegyük pl. a mi kis Adriánkat. Az észak-nyugati éles, száraz és hideg Bóra által felkavart hullámok gyönyörü szép zöld szinüek. A magas és hatalmas hullámok hegye világos almazöld, a mély völgyben zajló hullám pedig sötét olajzöld. Ezenkivül hófehér, gyöngyöző hab sistereg a tetején. Az esőben gazdag Sirocco ellenben, e valamennyi szélfajt kellemetlenségre és állandóságra nézve felülmuló erős, deprimáló, dél-nyugati szél, szennyes ólomszürke, egyöntetü, hatalmas hullámokat ver fel, melyeken nem is sistereg fehér hab, hanem az egész zug és bömböl.

Legijesztőbb és legrémesebb a tenger vizének szine a tropikus Cyclonok és a khinai Tayfunok dühöngése alkalmával. Az előbbi a sötét szineknek egész zagyvalékát hozza létre, ez pedig, a Tayfun, mely elképzelhetetlen dühvel csap le függélyesen az alant lebegő sárga-szürke felhőkből, ugy látszik, hogy magával hozza e szinkeveréket is.

A mennyire változó a tenger szinében, oly kevéssé az átlátszóságára nézve. (Olyan tehát, mint egy könnyen lobbanékony, szenvedélyes és szeszélyes nő, ki azonban átlátszó és tiszta a szive mélyéig.)

A tenger majdnem mindenütt és bárminő mélységben átlátszó. (A mi azonban nem akarja azt mondani, hogy bármely mélységben a fenekéig átlátszó.)

Legátlátszóbbak a tropicus Oczeánok közepe és ezek után a Földközi és a Caraibi tengerek. Feltünő és sajátságos, hogy *holdvilágnál* a Veres tenger a legátlátszóbb. Djeddah kikötőjében személyesen volt alkalmam nehányszor e sajátságos körülményről meggyőződhetni. A hold szende és mégis éles fényénél összefolyt a tenger a derült, tiszta kék égboltozattal. Az ember nem tudta megkülönböztetni a tengert az égtől. És a csillagok káprázatos, vakitó fényben ragyogtak — fel a tengerfenékről, mely épen oly véghetetlen mélységnek tetszett, mint a minő véghe-

tetlen magasnak az égboltozat. A horgony előtt fekvő hajók és apró mozgó csónakok mintha a levegőben lebegtek volna; mert az ember nem tudta megitélni, hol szünik meg a tenger és hol kezdődik az égboltozat.

Ez is egyike azon látványoknak, melyeket az ember nem felejt el egész életében! Ehez hasonló felejthetetlen szép látványt észleltünk egy alkalommal az Indiai Oceánon. Ugyanis Sumatra szigetének északi csucsát elhagyva és a Nicobári szigetek felé tartva, több éjjelen keresztül, mintha tejóceánon usztunk volna. A végtelen láthatár órákon keresztül hófehér szint mutatott, melyet a véletlenül ugyanakkor ragyogó holdtölte még tüneményszerübbé varázsolt. A tüneményt — a phosphorescálásnak egy nemét — a tengervizben élő billiárdszor billiárd infusoriák hozzák létre.

Leginkább fogja „megvilágitani" a tenger átlátszóságát egy néhány erre vonatkozó példa.

Horner kapitány egy földkörüli utja alatt tett megfigyelései alkalmával egy zsinórral lesülyesztett tányért még 49 méter mélységben tisztán kivett a Csendes-Oczeánon. Bérard kapitány a Mulgrave Archipel közelében (Csendes-Oczeán) 40 méterben. Hoods kapitány az Északsarki tengerben, Nowaja Semlja közelében állati életet figyelt meg 140 méter mélységben! (Lehetséges azonban, hogy Hoods kapitány egy kissé — optikailag csalódott.) Két tanár *a mi haditengerészetünknél*, Luksch és Wolff, méreteket tettek az Adrián és a Joniai tengeren, a melyek végrehajtásánál 100 méter mélységben még látták a lebocsátott fehér lemezeket! (Itt azonban tökéletesen ki volt zárva az — optikai csalódás.)

Mind e példák csak azt mutatják, hogy mennyire lát le az emberi szem — közvetlenül — a tenger mélységébe. De hogy *mily mélyen* hatolnak be *a napsugarak*, azt fényesen bizonyitotta Parassin, ki egy fényképészeti apparátussal eszközölt khémiai kisérlete által még *400 méter* mélységben is kimutatta a napsugarak vegybontó hatását!

Rendkivül érdekesek a tengernek *hőmérséki* viszonyai. Jóllehet a napsugarak még 400 méter mélységben is chemiai vegybontást képesek előidézni, a hőség tekintetében már sokkal előbb megszünnek érvényre jutni.

A normalis viszonyoktól, helyesebben a normális viszonyokra alkalmazott physikai törvényektől nagyban eltér a tenger hőmérséklete.

A physikai törvény szerint a viz 4° C-nál legsürübb és mint ilyen a fenékre száll, kinyomva helyéből a nálánál hidegebb vagy melegebb — tehát egyáltalában *könnyebb* — fajsulyu vizet. E törvényt ily feltétlenül a tengerre alkalmazni nem lehet, miután *rendkivüli* mélységénél fogva a *rendes* viszonyoktól eltér.

Már maga azon körülmény, hogy a felső legmelegebb vizréteg után egy hidegebb réteg, ezután azonban ismét egy melegebb réteg következik, egyike e rendkivüli viszonyok megdönthetlen bizonyitékainak.

Különben pedig a tenger vizének nappali és éjjeli hőmérséklete között nagyon csekély különbség van. A mi saját méreteink alkalmával a Zrinyi corvetten, mely alkalommal az Adrián, Földközi és Veres tengeren; Nyugot-Ázsia partjain, az Arab tengeren, az Indiai Oczeánon, a khinai vizeken és a Sárga tenger északi részében tettem meglehetős gyakori méréseket — közepes mélységekben — legfeljebb 1·2° *átlagos* különbséget találtam a nappali és éjjeli viztemperatura között.

A „Challenger" és „Gazelle" hajók expedicziója, melyeknek egyik legfontosabb feladata abban állott, hogy a tenger vizének hőmérsékletét systematikusan tanulmányozzák, 0·7° *átlagos* különbséget állapitottak meg.

A tropikus tengerek *átlagos* maximuma 28·5° C, a legkisebb 24·6° C. Ugyancsak a Zrinyi corvettával az indiai Oczeánban, néhány mértföldnyire a Nikobárok déli csucsától, továbbá a Malakkai szorosban, 2·5 foknyira a Egyenlitőtől északra, 29 2° C-t olvastunk le a hőmérőről 5 méter mélységben.

Ellis expedicziója a Dél-Atlanti Oczeánon 22° meleg vizfelületnél egy óriás vasgömböt — egy meritő készüléket — bocsátott le 3200 méter mélységre. A felhuzott gömb és a benne levő iszap jéghideg volt, daczára a több óráig tartó dörzsölésnek, a melynek a gömb felhuzatása alkalmával ki volt téve.

Ellenben Du Petit Touars ugyancsak az Egyenlitő közelében az Indiai Oczeánon 3·2° C-t talált 1050 méter mélységben. Már ez egyetlen példából kivehető az a rengeteg különbség, mely a felszin és a mélység hőmérséke között létezik.

Midőn az amerikaiak a Golf-áramlat hőmérsékét tanulmányozták, ugyanekkor parti tengerük temperaturáját is megfigyelték. És akkor fedezték fel, hogy a tenger vizének hőmérséklete — az északamerikai partok mentén — közel a fenekéhez alig *valamivel több* 0°-*nál!*

Weyprecht a „Tegetthof" hajókon tett expedicziója alkalmával az Eszaki jeges tengeren, a Ferencz József föld közelében bővebben foglalkozván a tenger vizének hőmérsékletével, arra meggyőződésre jutott, hogy a viz átlagos hőmérséke a felületen

nyárban — 2·14° C
télen — 1·48° C

tehát, hogy csodálatos módon *télen ilt a viz melegebb, mint nyáron.*

A különböző megfigyelések a különböző vizeken a következő *alapméretek* adták: ha a felület 8 6° C, akkor:

100 méter mélységben = 5°
1100 „ „ = 0°
3130 „ „ = — 1°

A tengerész sirja tehát odalenn a tengerfenekén nem csak mély, de bizony — hideg is.

A fenséges tengernek legfenségesebb, legimpozánsabb elemei a *hullámok.* Nem képzelhető valami félelmesebb, megragadóbb látvány, mint a hosszu időig — napokig — tartó nehéz viharok által felkorbácsolt hullámok, az élő, eleven mozgó hegy-kolosszusok. Daczára az évek mulva bekövetkező megszokásnak, egy oczeáni hullám megdermeszt; az embernek pillanatra eláll a lélegzete a bámulástól, a rettegéstől, a megdöbbenéstől. Az ember azt hiszi, hogy megmozdult az egész tenger, hogy ez a fenekestől felkavart viztömeg egyetlen egy hullámmá gömbölyödött, hogy elöntsön, megsemmisitsen és szétromboljon mindent irtózatosan zugó és mennydörgő árjaival. Pedig nagyrészben — optikai csalódás az egész. Először is, mert a tenger, t. i. a mély tenger, sohasem lesz a fenekéig felkavarva. Ez csak a sekély parti tengereken történik, nehéz viharok alkalmával. Ezt csalhatatlanul mutatja azon körülmény, hogy e tengerek fenekén a kavics és homok *gömbölyü, lesurolt.* A csalódás legfőképpen abban áll, hogy a mély hullámvölgybe lezuhant hajóról a szemlélő a feléje hömpölygő feltornyosuló hullámhegyet éppen kétszerte oly magasnak látja, mint a minő nagy valóságban

Magától értetődik, hogy a legmagasabb hullámok ott jöhetnek létre, a hol az Oczeán felett végig tomboló szélvésznek mi sem áll utjában, és a hol az napokig egyenletesen és állandóan fejtheti ki véghetetlen erejét. A legalkalmasabb talaj erre az Atlanti- és Csendes Oczeánok déli része, a hol millió és millió négyzetmértföldnyi területen egyenes irányban üvölthet végig az állandó nyugati vihar.

Tényleg itt is észlelték a legmagasabb hullámokat. Itt mért a „Challenger" fregatte többször 7 méter magas hullámokat; a mi haditengerészetünk hires fregatteja, a „Novara", több izben 9 métert; sőt egyetlen egyszer, 40°-nyira délre az egyenlitőtől és 31°-nyira keletre Greenwichtől *11 méter magas hullámokat.* Maga Willkins kapitány, ki évekig bolyongott a Csendes Oczeánon és systematikusan mérte a hullámok magasságát, elismeri, hogy a Novara által mért hullám a legmagasabb, melyet ember eddig látott.

Általánosan elismert tényként lett megfigyelve, hogy a hullámok, egy bizonyos magasságot elérvén, többé nem nőnek, habár a vihar még napokkal is tovább tart. Tapasztaltuk ezt mi is a Zrinyi corvettán. Adentől, Arábia délnyugati csucsától Ceylon nyugati partjáig hajtott bennünket

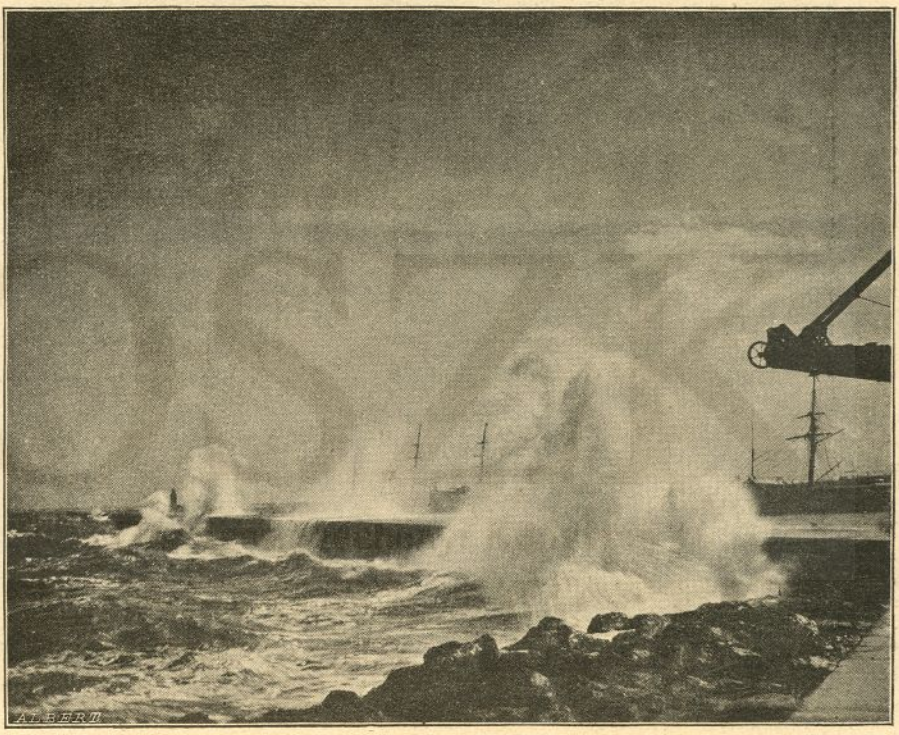
a szelek legerősebbje, a délnyugati Monszun. A 15 napig tartó vihar oly állandó és erőre nézve oly egyenletes volt, mint egyetlen egy lehellet. Daczára annak, hogy az árboczokon csak a legcsekélyebb területü vitorlákat hordtuk, mégis 200 mértföldnyi átlagos gyorsaságot értünk el naponként. Árboczaink ivalakulag hajoltak előre a Monszun rettenetes nyomása alatt. Irtózatos hullámok hömpölyögtek utánunk folytonos egyhuzamban. Számtalan hullámot figyeltünk meg, melyek látszólag magasabbak voltak a középárbocznál. Egyike e hullámoknak egyszer oldalt kapott bennünket. Oly irtózatos erővel csapta meg a corvettet, hogy ennek a peremét mintegy 10 méternyi hosszuságban *benyomta!*

A hullámok magasságánál még impozánsabb a hullámok *hosszusága*, melyek természetesen arányban állanak a magassággal. Negyvenötven méter hosszu hullámok gyakran észlelhetők. Hogy mily hihetetlen mérveket ölthet fel a hullám, azt mutatják a következő példák. Chuden kapitány, a „Nautilus" parancsnoka egy rendkivül erős nyugati vihar alkalmával délnyugatra Ausztráliától 300—400 méter hosszu és 7 méter magas hullámokat mért. James Clark Ross, hazatérő utjában a Déli-sark felől nyugatra a Fokföldtől egy 580 méter hosszu és 7 méter magas hullámot észlelt. Még elképzelni is irtózatos!

Tüneményszerü szép látvány a *zajló* tenger, a melynek többek közt megvan az az előnye is, hogy az ember csak ugy az „ablakból", azaz a partról nézve szemlélheti s legtüneményszerübb mindenesetre az a tengerzajlás, mely Nyugat-Afrikában Felső- és Alsó-Guinea partjain szemlélhető. Ez még leirásokban is oly fenséges szép, hogy érdemesnek tartom egy kiváló megfigyelőnek, dr. Pechuel-Lüschenek másfél évig tartó ott tartózkodása után tett észrevételeit közölni a „*Kalemáról*", a hogyan itt a tengerzajlást, e gyönyörü természeti tüneményt nevezik.

„A Kalema fenségesen szép természeti tünemény; kivált akkor, ha tökéletes szélcsönd van, tehát, ha sem apróbb, egymást keresztező redők nem zavarják meg a parthoz verődő hullámokat, sem pedig a tenger sima tükrét nem teszik egyenetlenné. Egy kissé emelkedett pontról tekintve a tündöklő tengeren széles és egyenletes barázdák láthatók, melyek a fény és árny által megkülönböztetve, véghetetlen hosszuságban közelednek a parthoz, ezzel párhuzamos irányban. A tenger felől utánnyomuló barázdák — hullámhegyek — által hajtatva, folytonosan közelednek a hatalmas, de nyugodt mozgásu hullámok a part felé, mindig magasabb és magasabbra dagadva a sekély fenéken, mig végre a parton megtörnek. Egy pillanatra — a megtörés előtt — a hullámok hatalmas átlátszó alaguthoz hasonlitanak, a másik pillanatban irtózatos eséssel összeomlanak, mennydörögve és sisteregve. A viz-alagutba zárt süritett levegő

vakitó vizsugarakat dobva fel, szabadul ki a nyomás alól, mig a viztömeg, mint habzó örvényben keringő tajték hömpölyög fel a tükörsima parton, mire ismét mint kavargó viztömeg szemberohan a legközelebbi hullámnak. A zaj, melyet a zajlás e neme előidéz, egyszerre emlékeztet a távoli mennydörgésre, a távolról hangzó nehéz ágyuüteg bömbölésére és egy végigszáguldó gyorsvonat zugó robogására. Közbe-közbe majd tompa moraj, majd pedig éles sistergés és ropogás hallható. A tombolás



Tengerzajlás.

néha hirtelen megszünik egyetlenegy irtózatos csapással, a melyre egy másodperczig tartó szünet következik, a mire ismét megérkezik az uj hullám zugva, bőgve, mennydörögve, irtózatos sistergéssel.“

Ha az ember a tenger hullámainak a szirtfokokon való megtörésében — a tengerzajlásban — akar gyönyörködni, azért még nem kell Uj-Guinea partjaira menni, Nyugat-Afrikába. A ki vágyódik a gyönyörü tengerzajlás után, menjen le Pólába és onnan sétáljon át az egy órányira

fekvő Verudellába. Ha ez nem elégitené ki vérmes vágyait, akkor ne sajnálja az utat és hajózzék le a dalmát partok déli csucsára a Bocche di Cattaroba. Ennek az öbölnek a bejáratát egyfelől Fort Mamula, a másik oldalról Punta d'Ostro képezi. A szük bejárat között toronymagasra dagadnak meg a Sirocco által felhajtott hullámok, melyek néha 40 méternyi magasságban nyaldossák Punta d'Ostro erődének kopasz sziklatalpát.

Oly emlékeket fog e helyekről magával hozni, melyek nem évülnek el emlékében sohasem.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

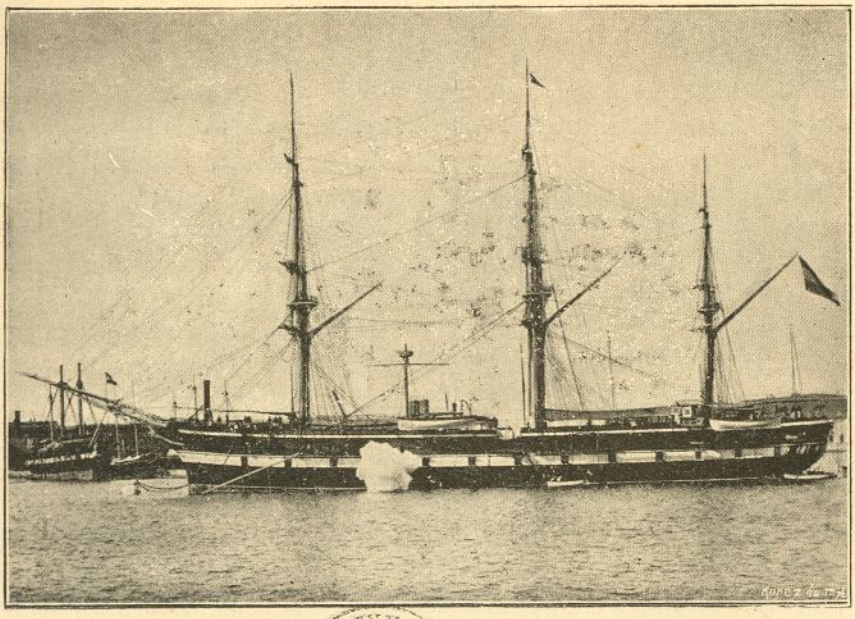
OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

CZÉLLÖVÉS A TENGEREN.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M. N. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár



Czéllövés a tengeren.

Készülődés a czéllövészethez. — „Albrecht főherczeg“ mint vezérhajó. — „Custozza.“ — Kráterek a tengeren. — Krupp-ágyuk. — Bronz-ágyuk. — Mitrailleusök és revolverágyuk — Szökőkutak.

Messze künn a sik tengeren, egészen félre az olasz és isztriai partok nagyobb kikötőihez vezető utaktól, hová tapasztalat szerint csak ritkán téved egy-egy lavirozó brigg vagy shooner, halvány fényben törnek meg a láthatár fölé emelkedő nap sugarai egy mozdulatlanul álló hajórajnak bogárfekete bordáin.

A hatalmas aczél- és vastömegek, a melyeket a vizi Eiffelek vasgyuró lángesze impozáns és mégis formás pánczélhajókká alakitott, rendetlenül, csaknem szana-széjjel feküsznek a gyöngén redőzött sima viz tükrén. Hatalmas fehér sugarakban bocsátják ki kürtőjükön a fölösleges, nem használt gőzt, mely sisteregve, idegesen jelzi, hogy egy nehéz munka után a nyugalmat ismét egy nehéz, lázas munka fogja fölváltani.

Daczára a hajnali órának, — a mely időben máskor a mindennapi fedélzetmosás teszi a hajókat kiállhatlan tartózkodási helylyé, — ezuttal élénk sürgés forgás van a hajó minden zugában, kezdve fenn a mitrailleusökkel fegyverzett árboczkosaraktól, le a legmélyebb lőpor-

kamrákig. Különösen élénk sürgölődés van az ágyuk körül, melyek a mai nap főszereplői lesznek. A szerepüket már tudják.

Az árboczokon gyors egymásutánban váltakoznak a lobogó-jelzések, melyeket azonban a hajók ezuttal nem egymás közt, hanem a hajórajtól mintegy kétezer méternyire fekvő csónak rajjal váltanak, a hol a nagy számu, ide-oda iramló fürge pontocskák lázas munkával vannak elfoglalva.

Nagy és meleg napra virradtunk. Ma lesz az egész hajóraj együttes czéllövése. Rendkivül fontos nap, mely nemcsak a tüzérségnek egyszerü vizsgálata, hanem vizsgálata és próbaletétele a haditengerészet legkiválóbb tényezőinek. Ma a hajók maguk is vizsgálatot tesznek.

Az ilyen együttes czéllövés alatt tekintetbe vétetnek egy komoly ütközetben előfordulható és némileg előre kiszámitható összes esélyek és véletlenek. A tüzérségen kivül nagy sulyt fektetnek tehát a pánczélkolosszusokkal rendkivül nehezen kivihető taktikai müveletekre is, annak összes evoluczióival, formáczióval és fordulataival. Az ilyen együttes czéllövés meggyőződésül szolgál a hajórajnak tökéletes harczi készültsége, annak czéltudatos és biztos együttmüködése és a kitüzött théma határozott és exakt kivitele felől.

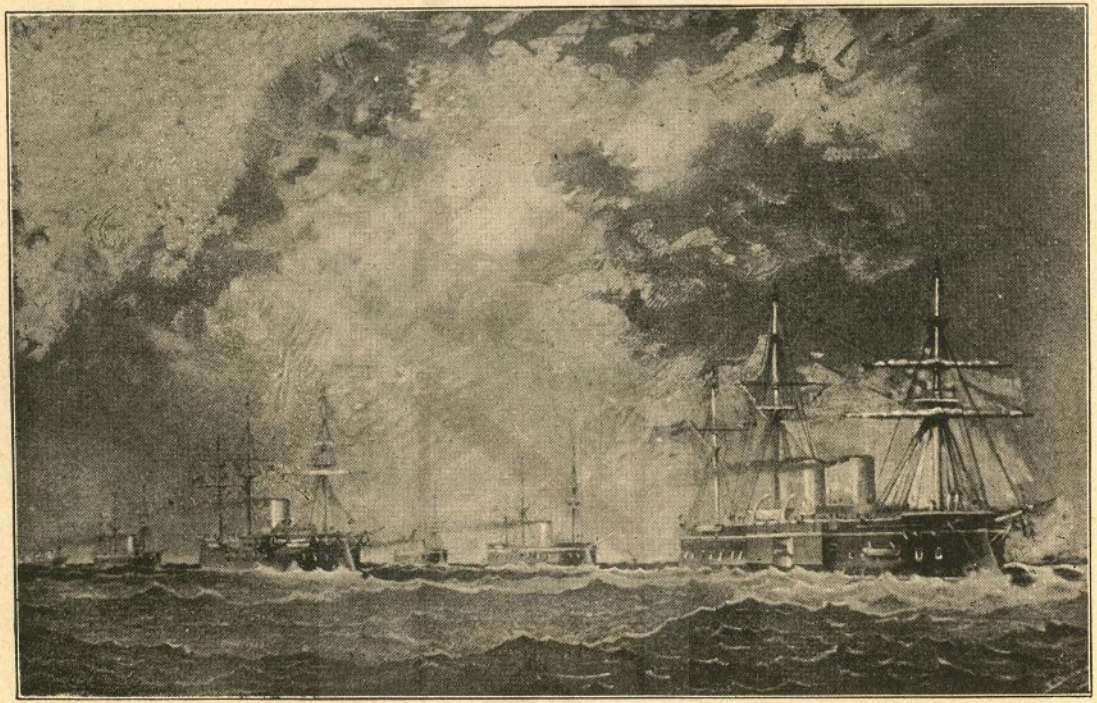
A czéltáblákat (mintegy nyolcz méter magas és a talpuknál ép oly szélés háromszögü vitorlasátrak, számra nézve 16—18 darab, melyek mindegyike egy-egy ellenséges hajót ábrázol), ugy állitják föl párhuzamos sorban, hogy a sorban egymástól 2200 2400 méternyire esnek. Az ugyanazon sorban levő egyes czéltáblák közötti távolság pedig 4—5 száz méter.

A sorok, valamint az egyes czéltáblák közötti távolság meglehetősen változatlan marad az egész idő alatt, részint mert a sátrak talpai erős vasburkolattal vannak ellátva, melyek meglehetősen állandó sulypontot nyujtanak, részint pedig azért, mert az áram és szél, mely azokat eredeti helyükről tovább hajtaná, valamennyit egyszerre és egyenlően hajtaná tovább.

A czéltáblák elhelyezése után a csónakok visszaeveznek hajóikhoz. A csónakokat a benne ülő legénységgel együtt fölvonják a csónakdarukra, a legénység szétoszlik az ágyuk körül és kezdődik a gyakorlat. A következő perczben már ott leng a vezérhajó előárboczának vitorlarudján a „parancs.“

— Hajósodorba! Harczra készülj!

A kilencz hajó, mely előbb minden formáczió nélkül, egymástól egyenlőtlen távolságban feküdt, hirtelen olyképen sorakozik, hogy minden hajóorr az előző hajó tat-jától 400 méternyire legyen. A sor oly szabályos, oly jól fedezett, mintha egy minta-ezred minta-szakaszából kilencz válogatott ember fedezné egymást.



Hajóraj mars-formatióban.

MAGYAR NEMZETI MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

Felharsan a hajókon a kürtök rivalgása és a harsány vezény-kiáltás. A legénység eszeveszettül fut, dübörög, kuszik, guggol a fedélzeten, az árboczokon, a lépcsőkön, a korridorban, a parancsnoki lakásban, a tiszti carrében (hol szintén egynehány gyorságyu és torpedó dicsőiti az Urat!). Kürtrivalgás, sipvisitás és vezényszó minden zugban.

Az árborczokon repülnek a jelző lobogók; az egyik árborczon le, a másikon fel, lázas zsibongás, lárma és zugás mindenütt, a nélkül, hogy a vezényszavakon kivül valaki egy hangos szót váltana.

A hatalmas vezérhajó, az „Albrecht főherczeg" 8000 tonna sulyával száguld, repül a felkavart vizen óriás sarkantyujával magas hullámmá verve fel a tajtékzó habot. Sürü, fekete füst gomolyog ki széles kürtőjén, melyet részint az ellenkező irányból lengő szél, részint pedig a gyors száguldás lecsap a fedélzetre. Az aczélbordáju szörnyeteg remeg és reszket minden izében a 4000 lóerővel müködő gépek irtózatos nyomása alatt.

Utánunk 400 méternyi távolságban a még hatalmasabb „Custozza", félig eltemetve az orrával felvert fehér tajtékban, fönn pedig elboritva a sürü füsttől, melyet két kürtője okád.

A „Tegethoff", a „Don Juan", a „Prinz Eugen", meg a többi hajóknak csak az árboczcsucsok látszik ki; egyéb részüket eltakarja a jól fedező Custozza hatalmas teste.

A czéltáblákból rendezett sor közelébe érve a vezérhajó, gőzerővel kezelt kormányának nyomása alatt egy gyönyörü fordulattal, csaknem derékszög alatt, a czéltáblákból képzett sor közepébe kanyarodik, ugy, hogy a hajó két oldalán levő ágyuktól a jobb és baloldalon elhelyezett czéltáblák most 1100—1200 méternyire esnek.

A megtöltött ágyuknál feszült figyelemmel álló legénység nagy dübörgés és lánczcsörgéssel irányozza a csöveket a közeledő czél felé, mig a tüzmester, a kinek egy szobor nyugodtságával kinyujtott karján legkevésbbé sem látszik meg a belső izgalom, visszafojtott lélekzettel áll a 30 ezer kilogramm sulyu cső mellett, várva a parancsnoki hidról a tüzelés megkezdését jelző csöngetést.

A vezérhajó, mintha csakugyan két sor ellenséges hajó közé került volna, még fokozottabb erővel száguld, zugva és zihálva.

Végre megszólal a csengetyü és a kürt. Abban a pillanatban megindul az „Albrecht" huszonnyolcz ágyujának fülrepesztő, siketitő zenéje. Nyolcz darab 26 cm. kaliberü Krupp, hat 9 cmteres és két 7 cmteres bronzágyu, továbbá tizenkét mitrailleuse és revolverágyu csaknem egyszerre, ugyanegy pillanatban okádja gyilkos tüzét.

Legelőször a kotnyeles mitrailleuse-ök és gyorságyuk szólalnak meg metszően csengő rövid pukkanásukkal, hirtelenében valóságos kis zápor-

esőt verve fel a czéltábla körül. Rögtön utánuk felhangzik a bronzágyuk hosszan csengő, rendkivül éles dördülése, mire a löveg zugva és sivitva csap le a czél közelében, egy kis szökőkuttal jelölve meg a helyet, a hova leütött.

És csak most csendül meg a nagy ágyuk fülrepesztő dörgése mely ép oly leirhatatlan, mint elképzelhetetlen. A lövés után kiomló sürü, sárga füst egy pillanatra elföd mindent. De csak egy pillanatra; a mig t. i. a „teljes gőzerővel" rohanó hajó kiér a füstfelhőből, mely egy kis ideig ugy fekszik ott a viz felett, mintha egy tengeralatti kráter dobta volna ki.

A légnyomás oly erős, hogy az exponáltabb helyen állókat leveri a lábáról és a vaskapcsokkal lezárt ujjnyi vastag hajóablakból néhányat bezuz vagy benyom.

A 170 kgmot nyomó löveg zengő bugással hasitja a levegőt és lecsapva a czél közelében, csaknem 10 méter magas vizoszlopot dob fel maga után, mely mint valami tündéries szökőkut, millió és millió szinekben ömlik vissza a tenger hullámai közé, mig a hatalmas aczéllöveg, visszadobva a viz ruganyos erejétől, uj ivet ir le a levegőben; aztán mintegy 500 méternyire ismét lecsapva, uj szökőkutat hagy maga után, a mely játékot még néhányszor ismételve, végre eltünik messze a láthatáron.

A vezérhajó ezalatt tovább vágtat kijelölt utján s a második pár czéltáblához érkezik. Időközben a második hajó, a „Custozza", az első pár közé jut. Most már duettben folytatódik az előbbi solo.

A „Custozzá"-ból nem látszik ki egyéb, mint két oldalán a sürü fehéres-sárga lőporfüst, közepén a két kürtő gomolygó fekete füstjével, az orrán pedig a tajtékozó fehér hab, mely csaknem felcsap a horgonyláncok nyilásáig.

Az „Albrecht" folytonos lövések, még pedig, — mivel az aránylag rövid utat a lehetőség szerint ki kell zsákmányolni, — rendkivül gyors tüzelés között érkezik meg a harmadik czélponthoz, mig a „Don Juan", a harmadik hajó, az első czélhoz ér és szinte megkezdi a heves tüzelést.

Igy megy tovább, mig végre bekövetkezik egy pillanatra, mikor mind a kilencz hajó a soron belül lévén, egyszerre, ugyanegy időben dörögnek összes ágyuikkal.

A levegő megrendül, a viz valósággal forrong a rettenetes nyomás alatt. Siketitő zajjal zug, sivit, fütyül és cseng a tömérdek löveg a kénszagu, fojtó füsttel telitett levegőben, — és messze le a láthatárig, a meddig a szem ellát a végtelenségben, nem látható egyéb, mint a lövegek által fölvert vizoszlopok ragyogó, tündöklő, szivárványos szökőkutja.

A vezérhajó, kiérve a sorból, még egy kis darabig teljes erővel folytatja utját, hogy helyet adhasson az utána következőknek. Ekkor bevárja, mig a többiek is kiérnek a sorból, a mire aztán az eddig szigoruan megtartott rend és pontosság is meglazul egy kissé. A hajók megeresztett szellentyüiken a kizugó gőzoszloppal olyanok, mint mikor az idomitott rachéni mének, egy megfeszitő produkczió bevégeztével saját kényök-kedvök szerint prüszkölnek és kapálnak a porondon, de uruknak egyetlen pillantására készek egy ujabb produkcziót megkezdeni.

Rövid pihenés után csakugyan ujból kezdődik az izgalmas és fáradságos gyakorlat, mely rövid időközökben még néhányszor ismétlődik.

Néhány óra lefolyása után, részint takarékossági szempontból, részint pedig a megrongált és összezavarodott czéltáblák állapota következtében a nem mindennapi gyakorlatnak vége van.

A hajóraj rövid ideig tartó taktikai gyakorlatok után dél felé tart, hogy előkészüljön egy, a czéllövésnél nem kevésbbé érdekes gyakorlatra, t. i. egy „nem ánzágolt“ éjjeli torpedó-harczra.

Függő-ágyak felgöngyölése a reveille után.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M.N.MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

MENTÉS A TENGEREN.

OSZK
Országos Széchenyi Könyvtár

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M M MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

Mentés a tengeren.

Maltából Zanteba. — Először a tengeren. — Präciz munka. — A mentőcsónak. — „A czápák!“. — Épen jókor! — Életrehozatal a csónakban. — Kedvezőtlen viszonyok. — Silay mentő-apparátusa. — Első segély a hajón. — A hajókórházban. — Beszorult matróz. — Tüzveszély. — Óvintézkedések. — Az „extincteur“. — A hajó elhagyása. — „Mindnyájan egyért!“

„Egy ember a vizbe esett!“ azaz tengerész rövidséggel szólva: „Mann über Bord!“ E vészjel hangzott el egy kora délutánon korvettánk fedélzetén és mint futótüz hangzott szájról-szájra a rémkiáltás: „Mann über Bord!“

Hajónk vitorlával haladt; utunk Malta-szigetéről Sziczilia alatt a joniai szigetcsoport gyöngye, Zante felé volt irányozva. A meglehetősen állandó és erős délnyugoti szél — a Sirocco — nyomása alatt duzzadtan hordott valamennyi vitorlánk és a korvetta, a vitorlák nyomása által erősen a baloldalára dülve, libbenve és himbálózva siklott tova a fehér tajtéku szürke hullámokon.

A nehéz munkában kifáradt legénység — épen ebéd utáni idő lévén — lehevert a fedélzeten az árboczok körül, a kötélcsomagokra és az ágyutalpakra. Aludtak vagy tünődtek és álmodoztak. Hogy miről, annak csak az Isten a megmondhatója, meg egy matróz.

Lenn a batteriában két ágyu közt ült egy függő asztalnál a szolgálattól épen szabad tisztikar és a fekete kávé, meg szivarfüst mellett tárgyalta azon thémák egyikét, a melyeknek a föltevésében és energikus megvitatásában a hosszu időkre a sik tenger magányának kitett hajók tisztjei valóban geniális tehetséget fejtenek ki.

Az ágyuüteg tulsó oldalán két függőasztal köré csoportosulva ült mintegy harmincöt-negyven fiatal tengerész-növendék a fiumei akadémiából, a kik a tanévet bevégezvén, jelenleg *első tengeri utjokat* tették

Ez utaknak a főczélja, hogy az éven keresztül nyert theoretikus ismereteiket künn a sik tengeren praktikusan érvényesitsék. Ez okból az otthon beczézett fiuk ép ugy szolgálatot tesznek az árboczokon, az ágyuknál és a kormánynál, mint akármelyik közmatróz. Másik czélja pedig, hogy megismertetve velük a tengerésznek változatosságokban és megrenditő benyomásokban gazdag életét, megkedveltessék velök a küzdelmekben és nélkülözésekben is dus tengerészéletet.

Vig csevegéssel, pajkosan, léháskodva ülnek az asztal körül. Az egyik résznek a vigság és pajkosság álarcza alól kirí a még meg nem szokott nehéz hullámzás által okozott rosszul-lét; a másik résznek a szeméből olvasható le a honvágy és elég soknál ott égett még a mama csókja a széltől kifujt homlokon, melylyel a szerető anya szivdobogva bucsuzott el *először* tengerre szálló gyermekétől.

A mint először elhangzott a hajó előrészén a vészkiáltás: „Mann über Bord!“ talpon állott az összes személyzet. A matrózok futva, kuszva, dübörögve, rohannak a fedélzeten és az árboczokon kijelölt helyökre. A meredek kötélhágcsókon bámulatos gyorsasággal kusznak fel a vitorlarudakra. Az előárbocz óriási terjedelmü vitorláit nehéz rudjaikkal együtt csikorogva fektetik át a másik oldalra, mig a nagy árbocz vitorláit ezzel ellentétes irányba vonják át. Ugyanekkor a hajó a kormánylapát nyomása által egy félkört irva le, orrával szembe áll a szél irányával. Tudniillik: igyekeznek a hajót ez által megállitani vagy legalább meglassitani menetében. (Tengerész-nyelven: „beidrehen“.)

A hajóhidon álló őrtiszt, a kinek a vezényszavára történnek mind e komplikált müveletek (mert a kajütben tartózkodó parancsnok csak egy-két perczczel később vehette át a vezényletet), már a vészkiáltás pillanatában ledobta a hajóhidon felfüggesztett két mentőgyürüt a hullámok által a hajó mellett tovasodort szerencsétlennek és ugyanabban a pillanatban bocsátá le a hajó leghátulsó részén álló őrszem az ott elhelyezett *mentőkészüléket*. Ennek az apparátusnak a vizre bocsátására egy kis megrántás már elegendő. Ugyanezzel egyidejüleg, a mint t. i. a vészkiáltás elhangzott, nyolcz matróz egy altiszt vezénylete alatt felugrott a hajó párkányára és onnan át a darukra felkötött mentőcsónakba, hogy azt a vizre bocsássák.

Mig a többi nagy csónakok részben a hajó fedélzetére vannak beemelve vagy pedig a hajó párkányán darukra vannak biztosan odakötve, ez az egy, a *mentő-csónak*, csak oly módon van megerősitve, hogy a veszély pillanatában rögtön a vizre bocsátható legyen; másrészt azonban elég biztosan arra, hogy a hajó himbálózása által szét ne zuzassék vagy pedig, hogy a hullámok le ne sodorhassák onnan. De bármily geniali-

san van e csónak megerősitve; vizre bocsátása minden körülmény között néhány perczet vesz igénybe, kivált, ha olyan alkalommal, mint jelenleg is, az erős hullámzás és a hajó hánykodása miatt a legnagyobb óvatossággal kell eljárni. Máskülönben forgácsokká törnék a kis csónak lebocsátáskor a hajó bordáin vagy pedig szétzuznák a hajóhoz verődő hullámok.

Daczára azoknak a minucziózusan präciz manővereknek, melyekkel a mi vas-szigoru fegyelemhez szokott és e mellett a matrózt annyira jellemző önálló gondolkozásra képes derék legénységünk a meglepetés és izgatottság által meg nem zavart őrtiszt higgadt és szabatos parancsait teljesité, a vizbe bukott szerencsétlen az utána és részben eléje dobott mentőkészülékek egyikét sem érhette el.

A hullámzás t. i. nagy volt és e miatt az eléje dobott mentőgyürük *felette* siklottak el, mialatt ő maga ugyanazon hullám *alá* lőn eltemetve. Az erős szél által hajtott hajó gyorsasága pedig oly nagy volt, hogy a vitorlák átforditása után is egy darabig még meglehetősen gyorsan siklott tovább, mindig tovább és tovább hagyva magától a szegény fuldoklót.

Miután az illető a hajó előrészéről bukott a vizbe, végigsiklott a hajó oldalán és igy egy pillanatra belekapaszkodott abba a *hosszu kötélbe*, melyen léczek vannak keresztülhuzva és mely utközben állandóan lelóg a hajó hátulsó részéről, hogy a vizbe bukott belefogózhasson. Bele is fogózott, de csak egy pillanatra. Mert a mint a hajó az erős bukdácsolás következtében orrával mélyen a hullámokba furta magát, a hátulja annyira kiemelkedett a vizből, hogy magasra fölrántotta magával a mentőkötelet és kiragadta azt a kapaszkodó kezéből. A lebocsátott mentő-apparátust pedig szintén elsodorta mellőle az ár, meg a hullám. A szegény fuldokló kinosan csapkodott maga körül. Hol magasra felkapta egy dagadó hullámhegy, hol pedig elsülyedt a hullámvölgyek zajló örvényében.

Ezalatt kitudódott, hogy *ki* a vizbeesett. Eddig erre nem volt idő. És ez nem is szükséges. Elég volt tudni, hogy egy *embert*, egy *valakit* a hajó személyzetéből ért a baj Egy tagját ennek a nagy, háromszáz főből álló családnak. Legyen az bárki: tiszt, matróz vagy altiszt, az ennek a családnak egyformán kedves tagja, annak az élete egyformán drága.

Növendék volt az elsőévesek közül, egy katonatiszt özvegyének gyermeke, a ki most először járt a tengeren. Mialatt a hajó előrészén nézegette, hogy mi módon vannak ott a horgonyok lánczokkal felkötve, mélyen kihajolt a korláton keresztül és egy hirtelen zökkenés következtében elveszitvén az egyensulyt, fejjel előre bukott a vizbe, még pedig oly szerencsétlenül, hogy orrát és száját beverte a horgony kiálló szélein.

Azokban az időközökben, a mig a hullámhegy tetején a habzó tajtékból egy pár pillanatra kiemelkedett, látszott is az orrából és szájából kiszivárgó vér, mely végig folyt a halálos kétségbeeséstől és a kinos gyötrelemtől eltorzult, elkékült arczon. A vért ugyan lemosta a következő hullám, de egyszersmind maga alá temette a szegény fuldoklót is.

E közben a csónakot vizre bocsátották. Csak perczek teltek ugyan el ezalatt, de minden percz egy évszázadnak tetsző végtelenség volt.

A már a gyakorlatok alkalmával kijelölt nyolcz matrózon és az altiszten kivül csónakba ugrottam én is, meg a csónakmester — „Bootsmann", — a legidősebb altiszt, a mentési kisérletekben tapasztalt vén tengerész, már egészen rozsda-barna arczczal, a ki harmincz év óta barangolja a tengereket.

A könnyü kis csónak, mint hópehely a fergetegben, dobálódzott a magas hullámokon. A nyolcz matróz izmos marka alatt ivalakulag hajlottak meg a hatalmas evezők és gyors tempóban távoztunk el a hajó alól a fuldokló felé, a kitől a hajó ezalatt mintegy hatszáz méternyire hajtatott tova.

Az elhagyott korvetta a kis csónakból nézve, egy himbálózó, zugó méhkasnak tünt fel. A hátulján, a párkányán, a kötélhágcsókon és a vitorlarudakon száz meg száz arc volt egyetlen pont felé forditva. A matrózok mély morajából élesen kivált a növendékek kétségbeesett gyermeki hangja. Ezeknek az ajkairól *egy* szó volt különösen gyakran hallható. De ez az egy szó elég is arra, hogy megdermeszsze az emberben a vért. „A czápák! A czápák!"

Ez undoritó bestiák, a teremtésnek e leggyülöletesebb szörnyei ugyanis állhatatosan követték hajónkat több izben és csak akkor maradtak el rövid időre, ha lakomát tartottak az étkezéseink után a tengerbe dobott hulladékokban. Ha ez a növendék csak egy órával előbb vagy később bukott volna a vizbe, akkor a vizbefulás gyötrelmes agóniájától meg lett volna kimélve. A mindig éhes czápák már a vizbe bukás perczében megkönyörültek volna rajta.

Minél tovább eveztünk a korvettától, annál inkább elvesztettük szem elől azt a pontot, a mely felé tartanunk kellett. A csónakban ülve, a láthatár már rendes körülmények között is nagyon szük. Hát még akkor, a midőn a felzajló hullámok vépképen elfödik azt és a mikor a hullámokról a szél által lesöpört csipős, sós hab minduntalan az ember szemébe vágódik! Ez okból történik, hogy ugyanazon pillanatban, a mikor elhangzik a vészkiáltás: „Mann über Bord!" a többi mentőintézkedésekkel egyidejüleg egy már erre kijelölt matróz felkuszik a hátsó árboczra, kezében két kis lobogóval, hogy onnan ezekkel jelezze a csónak-

ban ülőknek azt az irányt, a mely felé tartaniok kell. Mert a hajóról szócsővel a csónakra kiáltani ugyis hasztalan lenne. Foszlányokká tépi azt a kiáltást a zugó szélvész és elnyomja a tajtékzó hullámok mennydörgésszerü zajlása.

Csónakunk a fuldokló közelébe ért. Ez most már ritkábban jött a vizszinére, karjának csapkodása is erőtlenebb volt. Csak a vér szivárgott még folytonosan az elkékült arcon.

Már alig voltunk tőle két-három csónakhossznyira. A nyolcz matróznak patakként folyt homlokáról és arczáról a verejték. A két altiszt pedig rekedt hangon kiabálta neki a buzditó, biztató nógatást.

Alig egy csónakhossznyira tőlünk, a midőn a csónakmester már a csónakkampóval akart a szegény fiu után nyulni, az hirtelen eltünt szemeink elől. A viz alá sülyedt.

Mi ketten a csónak fedett orrára ugrottunk, utána nyultunk a vizbe vállunkig, megragadtuk az ingénél fogva és berántottuk a csónakba. Élettelennek látszott. A test jéghideg volt; az arcz és ajkak elkékülve. A vérzés persze már megszünt, mert a szivverés sem volt érezhető.

Megfordultunk a csónakkal és a korvetta felé eveztünk, a melytől most mintegy 900—1000 méterre feküdtünk. Az életrehozó kisérlettel egy perczet sem volt szabad késnünk. Hozzá is fogtunk rögtön, még pedig rendkivül nehéz körülmények között.

Kis csónakunk — egy parányi jármü a fehér tajtékos zajló végtelenségen — mint dióhéj hánykolódott a hullámokon, melyek minduntalan átcsapdostak felettünk. A matrózok közül csak hatan evezhettek, miután a hátulsó evezőpad fekvőhelyül szolgált az élettelen gyermeknek. Az altiszt a kormánynál ült; a két matróz tartotta a fiut, a csónakmester pedig az életrehozatalban segédkezett. A különben is eszeveszettül hányatott kis csónak még erősebb ingásnak volt kitéve az általunk elkövetett heves mozdulatok által.

Ezer méter a hullámzó tengeren különben sem tartozik a magasabb foku gyönyörök közé. De egy *ilyen* csónakban, *ilyen* körülmények között egy életet visszahozni, a mely még oly fiatal, oly reménydus, melyhez annyi szeretet és annyi felelősségérzet füződik, mint ez ifju gyermektengerésznek az életéhez, akkor minden percz egy örökkévalóság!

A hullámzajlással összefolyó moraj, melyet az árboczokra és a párkányra felkuszott legénység örömrivalgása és hurráh-kiáltása okozott, tudatta velünk, hogy a hajó közelében vagyunk.

Most már csak egy nehézséggel kellett még megküzdeni. Tudniillik a mentőcsónakot — magunkkal együtt — ismét felvonatni a darukra. Nagyon tartózkodva kellett eljárni és óvakodni a hajó bordáival való

gyöngédtelen érintkezésektől. Hála a matrózok rendkivüli ügyességének, mely a tengerészeknél a veszélyekkel való küzdelmekben ugyszólva ösztönné van kifejlődve — ez is sikerült. A csónak nehány percz alatt fenn volt a darukon és csaknem ugyanazon perczben nyitotta ki szemét a szegény megkinzott gyermek egy sóhaj kiséretében. Hogy e sóhaj mennyire megkönnyebbité a *mi* szivünket, az elképzelhető.

Ennek a mentési módszernek és az első segélynyujtásnak azonban csak akkor van sikere, ha a viszonyok ilyen — *kedvezőek.*

Mi történik azonban *nagy* viharok alkalmával, a midőn az irtózatos hullámok következtében a mentő-csónakot abszolute nem *lehet*, nem *szabad* vizrebocsátani? A midőn a vizbe bukott embert már az *első* perczben megbénitják a hullámok? Mert megjegyzendő, hogy ámbár sokkal könnyebb a tenger vizében uszni, mint az édes vizben — a tengerviznek magasabb fajsulya következtében — de a *hullámzó* tengeren uszni rendkivül nehéz és nagyon hamar kimeritő.

Vagy mi történik *éjjel*, a midőn a helyzet még borzasztóbb. A sötétség olyan, mint a rossz lelkiismeret: nyom és zsibbaszt. Az éjjeli viharok sokkal nehezebbeknek és rémesebbeknek látszanak, mint a nappaliak, habár a vihar nem mindig fokozódik a sötétség beálltával. Mindazonáltal éjjel a kötélzet zugó bőgése rémesebb, a vitorlák suhogó csapkodása kisértetiesebb és a hullámok zajlása ijesztőbb, mint nappal.

Ha ilyenkor ér valakit a szerencsétlenség, az többnyire veszve van, daczára a fokozott mentő intézkedéseknek, melyeknek a kivitele egy másodpercznyi habozás nélkül történik.

De ilyenkor egy csónakot a vizre bocsátani nem is istenkisértés, hanem egyenesen oktalanság lenne. Mert egy emberélet megmentéseért, a minek a sikere a legnagyobb mértékben valószinütlen, még nyolcz vagy tiz embernek az életét *biztosan* feláldozni, azt nemcsak hogy nem követeli a törvény — sem a katonai, sem a morális — de sőt a leghatározottabban tiltja az egyszerü józan ész.

Pedig e csónak fel van szerelve mindama kellékekkel, a melyekkel az emberi találékonyság és lángész egy járművet felszerelhet, mely arra van hivatva, hogy emberéletet mentsen ki a háborgó tengerből. A mentő-csónak meglehetősen nagy, erős, biztos és mégis könnyü. Semminemü körülmények között el nem sülyedhet, mert a vastag falai elszigetelt, léggel telt rekeszekkel vannak beosztva. Ha szét is törik, az egyes darabjai fenn usznak a vizen. A csónak kormánya nehezebb, mint a többi rendes csónakoké, hogy a könnyen épitett alkotmánynak biztosabb fekvést adjon, másrészt pedig, hogy biztosabban lehessen vele manöverezni. Köröskörül kötélfogantyukkal van ellátva. Ha a csónak felfordul és a benne

ülők a vizbe esnek, ezek belekapaszkodhatnak e fogantyukba és ismét felegyenesithetik a csónakot. A legénység széles paraffa-övvel van ellátva. Ezek segélyével egy ember órák hosszáig képes magát a viz szinén fentartani.

A csónak fenekén *három edény* van megerősitve, az elsőben *ivóviz*, a másodikban *rum*, a harmadikban pedig néhány napra való *kétszersült*. Ez arra való, ha a csónak a kiszámithatatlan viszonyok következtében napokig nem térhet vissza a hajóra.

Daczára a mentő-csónak e — mondhatni — tökéletes mivoltának, az előbb emlitett körülmények miatt mégis megtörténhetik, hogy nem lehet vizre bocsátani.

Ilyen körülmények között az egyedüli mentőeszköz, mely a fuldoklónak még mint utolsó szalmaszál szolgálhat, az a fentebb emlitett *mentő-apparátus*.

Ez apparátus a hajó leghátulsó részén van alkalmazva és ott oly könnyedén megerősitve, hogy egy gyenge kézrántás elegendő a rögtöni vizrebocsátására. Hogy e rángatás egy pillanatnyi késés vagy habozás nélkül megtörténhessék, az apparátus mellett *folyton egy őrszem áll*. Az őrszemeket két óránkint váltják fel, állomásaikról semmi körülmény közt el nem távozhatnak. Igy az apparátus a hajó megindulása perczétől kezdve mindaddig, mig a horgony egy más kikötő fenekét nem érinti, egy pillanatig sincs őrizet nélkül.

Az apparátusnak — a Sylai-féle mentőkészüléknek — a főalkatrésze egy könnyü fémhenger, mely nagyobb mennyiségü olvasztott foszfor-kalciumot (Ph_2Ca_3) tartalmaz. A fémhenger fenn és lenn egy-egy hosszu csőbe megy át és mindkét cső egy-egy billentyüvel van ellátva, a melyek egy közös emeltyü segélyével együttesen ki- és bezárhatók. Az emeltyü zsinegen függ, ugyanazon a zsinegen, mely az egész készüléket a hajóhoz kötve tartja. E billentyük rendesen a csöveket elzáró helyzetben vannak; de a zsinegnek elszakadása alkalmával rögtön és egyszerre kinyilnak. A zsineg elszakadása pedig a fogantyu felrántása által történik. Ugyane rángatással az emeltyü felnyitja a billentyüket és az apparátus már *kinyitott* billentyükkel zuhan a tengerbe. A mint az apparátus a vizbe ér, az alsó csövön viz nyomul be a hengerbe és egyesül ott a foszfor-kalciummal. A viz és foszfor-kalcium egyesülése által létrejött gáz, — foszfor-hidrogén (PH_2), a melyhez kevés mennyiségü folyékony foszfor-hidrogén (P_2H_4) is van keverve — a felső cső szük nyilásán elillan és mihelyt itt a levegővel érintkezik, azonnal lángra gyul. A láng arra szolgál, hogy a vizbe bukott éjnek idején is megláthassa a mentőkészüléket.

A hengerhez vaspántokkal két paraffa-gömb van erősitve, a melyek egyike rumot, a másika pedig kétszersültet tartalmaz, Mindkét gömb

bőrszijjakkal van ellátva, a melyekkel a menekülő magát a gömbökhöz erősíti.

A mentőkészülék lángját el nem olthatja semmi, sem a szélvész, sem a hullám. Az ég addig, mig az anyagból egyetlen csepp megvan. A vizbe esett azonban könnyen elolthatja, ha a billentyüket az emeltyüvel lenyomja és viszont könnyen kigyulaszthatja ismét, ha az emeltyüt fölemeli.

Ugyanabban a pillanatban, a midőn elhangzik a vészkiáltás, a melyben az őrtiszt ledobja a mentőgyürüket és a vitorlamanövereket vezényli, a midőn a kormányos átforditja a kormányt, hogy a hajót szembe állitsa a széllel, a melyben egy matróz felkuszik a hátsó árboczra a kis jelző lobogókkal és a mely perczben a legénység a darukhoz ugrik vizre bocsátani a mentő-csónakot, ugyanabban a pillanatban ez a mentő-apparátus *már a vizben van!* Az összes manövereknél egyetlen másodperczet nem késnek; egy felesleges vezényszó vagy mozdulat nem történik. Mindenki futva, rohanva, de *czéltudatosan* teszi meg kötelességét, a jól betanult szerepét, a melynek a präciz begyakorlására hónapok szükségesek.

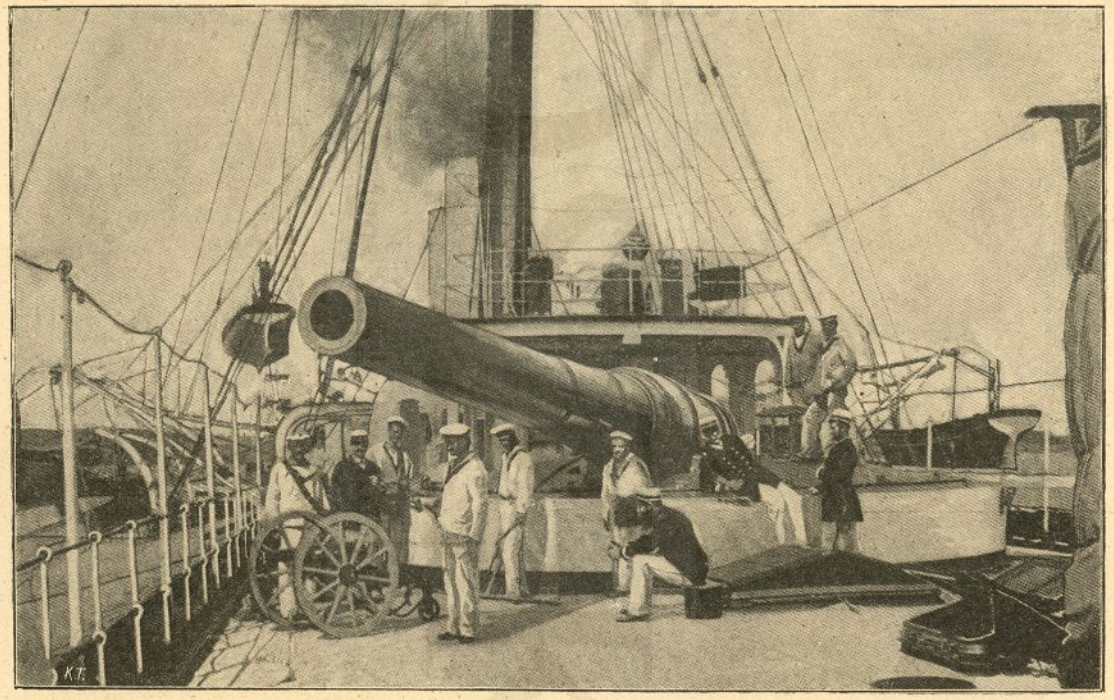
Az eddig emlitett esetek és eshetőségek azokról a hajókról szólanak, melyek vitorla alatt járnak. Ezekkel a manöverezés tudvalevőleg nehéz és komplikált. De ezeknek a manövereknek a begyakorlása fontosabb is, miután a mi hadihajóink nagy része vitorla alatt teszi meg a nagyobb utjait. Igy például mi egy kelet-ázsiai expedició alkalmával a *22.000* mértföldnyi utból több mint *18.000-et* vitorla alatt tettünk meg.

Sokkal könnyebb a mentési eljárás azokról a hajókról, melyek gőz alatt járnak, a melyekkel a manöverezés csak játék az előbbihez képest.

Tényleg sokkal ritkábbak is azok az esetek, a melyekben a gőz alatt járó hajókról a mentés ne sikerült volna.

Azok a mentési kisérletek és első segélyek, melyek nem künn, a vessélyes örvényeken, hanem a hajó bordáin belül, a fedélzeten szükségesek, még pedig elég gyakran, nagyobbára szintén nehéz körülmények között történnek. Igy például a sebesüléseknél. Ok és alkalom van reá bőven, a háborus időket itt egészen mellőzve és csak a normális békeviszonyokat tartva szem előtt.

A szédületesen magas árboczokon és vitorlarudakon való foglalkozás vagy pedig a gyakorlatok a kolosszális ágyukkal; a komplikált hajógépek kezelése, továbbá a horgonyzási manövereknél szükséges szolgálat az óriási horgonyokkal, a lábszárvastag lánczokkal és drótkötelekkel mindezek gyakran adnak alkalmat a nehéz sebesülésekre, mig ellenben ugyanakkor a mentési kisérlet és az első segély nyujtása nagy nehézségekkel jár



Ágyu-gyakorlatok a „Rudolf“-on.

A MAGYAR NEMZETI MÚZEUM KÖNYVTÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

Vegyünk például olyan esetet, a melyben ismét csak egy ember életéről van szó.

A matrózok fenn dolgoznak a vitorlarudakon. A felső vitorlákat rögtön fel kell göngyölni, mert egy hirtelen szélroham fenyeget vagy már utól is érte a hajót. A hajó mélyen dül jobbra és balra, inog és hánykolódik. A hosszu vitorlarudak óriási iveket irnak le a levegőben, A sulyos vitorlák zuhogva csapkodnak; a feszitő- és vonó-csigák, meg a karvastag kötelek az épen véghez viendő manöverek alatt ide-oda himbálóznak fenn a magasban. Mindez idő alatt a verejtéket kiütő nehéz munkával elfoglalt matrózok *szabadon* feküsznek künn a vitorlarudakon. Összes támaszuk a lábák alatt levő vékony kötél, mely párhuzamosan van kifeszitve a vitorlarudak alatt.

Egy kis félrelépés, egy megcsuszszanás vagy a vitorláknak egy hirtelen csapása elegendő arra, hogy egy matróz lebukjék az árboczról; vagy pedig hogy a csigáknak vagy köteleknek egy ütése által elszéditve, lezuhanjon a mélységbe.

Ha az illető nem zuhan le a fedélzetre, hanem fennakad az ugynevezett „árboczkosárban“ vagy pedig a kötélzet között egy másik vitorlarudon, azt mindenekelőtt le kell hozni a fedélzetre.

Ez legtöbbször ugy történik, hogy egy hevenyében a dereka körül kötött kötéllel a társai lebocsátják. Ha azonban a sebesülés oly sulyos, hogy ez a lebocsátási módszer nem lenne kivihető, akkor igénybe veszik a mindig kéznél levő hordszéket és tábori ágyat. Az előbbit felvonják az árbocra, ott belehelyezik és hozzákötik a sebesültet, lebocsátják a fedélzetre, a honnan a tábori ágy meg egy második hordszék segélyével lebocsátták a korridorban vagy a batteriában fekvő kórházba.

Ugyanilyen módon vonják fel a sebesülteket a gépek és kazánok mellől is, a hol a hatalmas géprészek, a forró viz és gőz szintén bő alkalmat nyujtanak a sulyos sebesülésekre, valamint a lenn uralkodó borzasztó forróság a gyakori ájulásokra. Igy például egy utazásunk alkalmával a forróságáról és Számumjáról hirhedt Veres-tengeren napjában többször fordult elő eset, hogy néha két embert is kellett egyszerre felvonnunk, a kiket lenn a forróság vert le a lábáról. Pedig e 14 napig tartó verestengeri utunkra a fütési szolgálatra benszülött négereket és arabokat fogadtunk fel. A Yangtce-Kiang folyón, Khina belsejében, még ennél is gyakoribbak voltak az ájulások, a hol a fütőlegénység — a mi matrózaink — harmincz napon keresztül állandóan 66 fok, de sőt 68 fok C.-nál tettek szolgálatot!

Gyakran előfordul az eset, hogy az első segélynél nem lehet többet nyujtani a sebesültnek, habár a sebesülés minősége megkövetelné a

rögtöni nagyobbszabásu orvosi mütétet és ezt a hajón levő müszerek meg is engednék. De nem is engedik meg a viszonyok. A legtöbb szerencsétlenség ugyanis többnyire a viharok alatt történik. Hogy ilyen viharok alkalmával a hajó minő állapotban van, az az eddig mondottak után elképzelhető. Lenn a kórházban a hely nagyon szük, a világosság pedig nappal is gyér, miután a parányi kis ablakok vizmentesen vannak lezárva. Az esti világitást pedig — néhány pánczélhajónk kivételével, melyek villammal vannak világitva — csak egy-két olajmécses nyujtja, tüzbiztonságból dróthálóval körülvéve. A hajó hánykolódása pedig néha oly nagy, hogy a sebesült, az ápolók meg az orvos egy modern tengeri Laokoont képezve, együtt hevernek a kórházban vagy a fedélzetnek valamelyik zugában.

Ilyen körülmények között nem csoda tehát, ha a szenvedőnek a legjobb akarat és a nagy gyakorlat mellett sem lehet az első segélynél többet nyujtani. Egy amputáczió vagy egy luxáczió helyrehozása kivihetetlen. El kell halasztani — jobb időkre.

Rendkivül nagy előnyére szolgál a tengerészorvosnak az ehhez hasonló esetekben a helyi viszonyok által kifejlődött és az ezekhez kötött találékonysága, mely nem egy szenvedőt segitett már ki szorult helyzetéből. Eklatáns esetet emlit egy tengerészorvos, ki jelenleg mint honvédezredorvos szolgál.

A Taurus nevü ágyunaszádunkon, mely állandóan Konstantinápoly kikötőjében horgonyoz, történt egy alkalommal, hogy egy matróz, ki a hajó belső falainak a bemázolásával volt elfoglalva, véletlenül kiejté a zubbonya külső zsebéből a pénztárczáját, mely egy szük ablakon keresztül kiesett a tengerbe. A szegény mali ijedten kap keservesen szerzett tőkéje után; kinyujtja előbb a karját és utána a fejét. A bugyellárist ugyan nem érte el, de már most a fejét meg a karját nem tudta visszahuzni a szük nyiláson. Persze, elkezdett rémségesen orditani. A kiabálásra odagyültek a matrózok, látják társuknak a tragikomikus helyzetét és elkezdik kegyetlenül ránczigálni befelé. A mali persze még jobban orditott, a társai pedig — a matrózok — röhögtek. Megpróbálták egy csónakból kivülről befelé taszigálni, mialatt belülről rángatták és huzták. De a fokozott orditásnál egyebet nem értek el.

A zajra elősietett az őrtiszt is, a ki azonban szintén nem sokat segithetett a szegény matróz „szorult“ helyzetén. Elhatározták, hogy nem marad más hátra, mint körösközül kifürészelni az ablakot. Előbb azonban előhivták az emlitett hajó-orvost is, a ki a matróz fejét és karját egészen megdagadt állapotban találta, a nem épen gyöngédnek nevezhető rángatások következtében. Átpillantva a helyzetet, rögtön rájött, hogy ha azon

a szük nyiláson ki tudta dugni a fejét meg a karját, akkor ugyanott be is lehet majd huzni. A mütéthez nem is kell egyébb, mint egynehány ügyes gynaecologiai (szülészeti) fogás. Mindenekelőtt levágták a matróz ruháját. Azután bekente a fejét meg a karját vaselinnel. A lelógó testet felemelték vizszintesre és ugy forditották, hogy a fej alul került, a kar pedig felül. Ezt erősen odaszoritotta a fejhez és a mig a csónakmester kivülről taszitotta, addig ő lassankint befelé vonszolta. A bedagadt fejet pedig a folytonos csavargatása közben már könnyebben huzhatta ki. Hogy minő hahotával fogadták társai a másodszor világra jött matrózt, az elképzelhető.

Ha már az egyes ember életének a megmentéseért és biztonságáért ily nagymérvü intézkedések történnek, akkor elgondolható, hogy mily nagymérvüek azok az intézkedések, a melyek az egész hajó és az összes személyzet biztonságáért vannak foganatban.

A leggyakoribb és a legirtózatosabb veszélyek, a melyeknek egy hajó és ennek személyzete a sik tengeren vannak kitéve, a tüz- és vizveszély.

Hogy az előbbi, a tüzveszély, oly ritkán fordul elő a hajókon, különösen a hadihajókon, az csakis annak a rendkivül szigoru fegyelemnek köszönhető, mely e tekintetben a hajókon uralkodik. Nyitott tüz egyáltalában nincs a hajókon. Valamennyi olajlámpa dróthálóval van körülvéve és csakis egy, kizárólag erre a célra kijelölt matróz gyujtja meg vagy oltja el. Gyufát a legénységhez tartozó személyzetnek egyáltalán nem szabad tartani; ha valakit rajtakapnak égő vagy akár nem égő gyufával, azt ép oly szigoruan büntetik, mint a ki egy égő czigarettvéget dob el a fedélzeten. A dohányzás csak a kitüzött órákban és a kitüzött helyen van megengedve. A meggyujtásra egy izzó kötélvéget használnak, mely egy fémmedenczében van elhelyezve. A czigarett- vagy szivarvéget csak egy erre szolgáló vizzel telt edénybe szabad dobni. Valamint papirdarabot, szivarvéget stb. a tengerbe dobni, vagy — pardon — a tengerbe köpni egyáltalában tilos, vagy a legjobb esetben csak a „szél alatti“ oldalon — „in Lee“ — szabad.

Az étkezések után a tüzhelyek tüzét egy komisszió oltja ki és erről mindannyiszor jelentést tesznek az őrtisztnél. Éjjel a tüzőrség többször bejárja az egész hajót és joga van a tiszti kabinokba is bekopogtatni, ha ott tiz órán tul világosságot pillantanak meg, meggyőződni a felől, hogy a lámpa nem maradt-e véletlenül égve. Hogy a lőporkamrákat a kitelhető legnagyobb szigorral ellenőrzik, az magától értetődik.

A minő nagyobbszabásuak a tüzveszély ellen tett intézkedések, ép oly nagymérvüek azok a mentő intézkedések, a melyek egy kitört

tüzvész eloltására szolgálnak. Ez intézkedések oly fontosak, de egyszersmind oly komplikáltan gondosak, hogy alig mulik egy nap ennek a gyakorlása nélkül.

A mint a kürt harsogása és a harang csengése a tüzvészjelt jelzi, rögtön müködésbe jön a hajó összes személyzete. Nincs a hajón egyetlen ember, — könnyü betegeket sem véve ki — a kinek a tüzveszélynél ne lenne meg a maga szerepe. Villámgyorsan, rögtön és egyszerre történik minden. Mindenekelőtt megállitják a hajót menetében, hogy megszüntessék a haladás által előidézett széláramot. Valamennyi nyilást, tudniillik az ablakokat, a szélfogók szájait, a koridorba vezető lépcsőnyilásokat gondosan elzárják, hogy a levegő ne nyomulhasson a hajó belső üregeibe. Egy-két ágyut megtöltenek, hogy készen legyenek a vészlövések megadására. Ép ugy készen tartják a vészlobogókat a többi hajóknak adandó jelzésre. A csónakokhoz szuronyos őrök lépnek, visszatartani mindenkit, a ki elveszitve önuralmát, menekülni akarna. A lőporkamrák viz alá sülyesztő gépét felszerelik, hogy szükség esetében rögtön vizet bocsáthassanak a lőporkamrába. A szivattyuk csöveit felcsavarják, meghosszabbitják ; a matrózok egy része kettős sort képez, a vizescsebrek kézről-kézre adására. Az extinktőröket az erre kijelölt matrózok vállaikra ragadják és rohannak vele a tüz szinhelyére.

És mindez oly gyorsan, oly präcizen összevágólag történik, hogy a vészjel megadásától kezdve addig, mig az első vizsugár megjelenik, nem telik el egy egész percz!

Az egész eljárás emlékeztet a meiningeniek bámulatos tablójára; egy felesleges mozdulat vagy szó nem történik. Siri csend van, melyet csak a vezényszavak szakitanak meg.

A tüz oltásánál nagy szerepet játszanak az emlitett extinktőrök, a melyeket a száraz földön is több helyen alkalmaznak, például gyárakban, szinházakban. A készülék ép oly egyszerü a konstrukciójában, mint a minő geniális a lényegében. Az extinktőr két főedényből áll, a melyek egyike vizet tartalmaz, a másika pedig, a felső, natrium bicarbonicumot. A vizzel telt edénybe egy hosszu, vékony cső nyulik be, mely ennek csaknem a fenekéig ér le. A szódával (natrium bicarbonicum) telt edény felett egy vizszintesen fekvő tengely körül forogható, konczentrált kénsavval (S_2HO_4) telt *üveg-edény* van elhelyezve, ugy, hogy az üveg sulypontja a tengely *fölött* fekszik. Közvetlenül ez üveg-edény fölött egy mozogható nyomó van, mely az üveg-edényt helyzetében megtartja. Ha e nyomót valamivel beütik — pl. egy kalapácscsal — akkor az üveg eltörik, az egyensulya megbomlik, az üveg tehát feldül és a benne levő kénsav a szódára ömlik. A kénsav a szénsavas natrium (szóda) vegyü-

léke által létrejött gáz a vékony csövön keresztül a vizbe nyomul, a hol a viz nyomása által megsürüsödik.

Ha már most a vizzel telt edény alján levő kakast megnyitják, akkor a viz és vele együtt a szénsav kinyomul. A mint a nyomás alól kiszabadult szénsav a szabad levegőre ér, egyesül ott egy nagy terjedelmü légfelülettel és elvonja, azaz megköti ennek az élenyét (oxigenjét), a mely nélkül tüz tudvalevőleg nem képzelhető. Az élenyt lekötő eme képességen alapszik az extinktőrök rendkivüli fontossága a tüzoltásnál.

Még nagyobb szabásuak azok az intézkedések, a mikor a hajó személyzete kénytelen a sülyedő vagy az égő hajót elhagyni. Ezek mindegyike valóságos dráma a tengeren.

Ennél a mentési, helyesebben menekülési kisérletnél, ép ugy, mint az eddig emlitetteknél, a leghathatósabb, de egyszersmind a legszükségesebb is, a kérlelhetlen fegyelem és a következetes vasszigor, melynek óriási jelentősége sehol és soha sem nvilvánul oly nagy mértékben, mint ezeknél a drámáknál.

A hajó elhagyásánál is megvan minden embernek a maga szerepe. Es e szerep annyira sajátjává lesz a matróznak a hosszas begyakorlások által és annyira vérévé válik a föltétlen kötelességteljesités, hogy a legnagyobb veszélyek alkalmával is ugyszólva gépileg hajtja végre teendőit.

A hajó elhagyásánál számitva van *minden* emberre. Miután azonban azok a csónakok, a melyekkel egy hadihajó normális viszonyok között el van látva, valamennyi ember számára nem lenne elegendő, tutajokat és naszádokat épitenek a letört árboczokból és vitorlarudakból, a hajó deszkázatából, az asztalokból. Szóval igénybe vesznek minden erre alkalmas anyagot.

Minden ember tudja, hogy melyik csónakhoz vagy tutajhoz tartozik és hogy mit kell magával vinnie. Magától értetődik, hogy azok a tárgyak melyeket a hajó elhagyásakor a csónakokba átvesznek, kizárólag csak olyanok lehetnek, a mikre rémségesen bizonytalan uton okvetlen szükség van : élelmiszereket, ivóvizet, a hajó-pénztárt és naplót, tegyvereket, kompaszokat, asztronómiai müszereket, jelző lobogókat, kötő- és gyógyszereket.

Mindaddig, mig az ár meg a hullám a menetelő csónakokat szét nem veri a szélrózsa különböző irányába, addig a hadihajókon szokásos rend és fegyelem meg nem szünik. Sőt tekintettel a kiváltságos helyzetre, kiváltságos törvények lépnek jogerőre, melyek az *egyes* csónakokra nézve is érvényben maradnak mindaddig, mig a csónakot megmenti valamelyik hajó, vagy a mig az Oczeán megkapja a maga áldozatait.

Csaknem ilyen modorban vannak felszerelve a csónakok is, ha nagyobbszabásu csónak-expedicziók tartatnak békében vagy háboru idején.

A különbség csak az, hogy ily esetekben nagyobb figyelmet forditanak a csónakok harczi felszerelésére. Az első segélynyujtásra is nagyobb sulyt fektetnek. Erre a célra egy külön csónak, az ugynevezett „egészségügyi csónak“ szolgál, melynek a megismerhető jele az orrán lengő vöröskeresztes genfi lobogó. Fel van szerelve kötő- és müszerekkel; a legénysége pedig az ápolásra és az első segélynyujtásra begyakorolt matrózokból áll.

Megjegyzendő azonban, hogy ugy itt, a többi csónakokban, valamint a hajón is, minden altiszt kötőszerekkel el van látva. És miután az első segély nyujtásában a hajóorvostól oktatást nyernek, ép ugy mint a kadettek és főtisztek, azt sikerrel is tudják alkalmazni.

Azokon a kisebb hajókon, a melyekre nincsen orvos kirendelve, mint például a torpedó-naszádokon és kisebb torpedó-naszádokon, egy kitünően képzett egészségügyi altiszt látja el a sebesülteket és hirtelen megbetegülőket az első segélylyel.

A matrózok élelmezése kitünő, egészséges és tartalomdus. A ruházatra szintén nagyon figyelnek. Ép oly célszerüen vannak öltözve a tropusok ellankasztó, tikkasztó forróságában, a minő alkalomszerüen vannak felruházva a Bóra dermesztően hideg szelében; a nélkül azonban, hogy a rendkivül nehéz szolgálathoz szükséges testedzést egy perczre is szem elől vesztenék.

A test edzése mellett gondosan ápolják hadihajóinkon a szellemi és lelki egészséget is. A kemény munkával elfoglalt legénység annak idején megkapja az ő egyéniségéhez mért szellemi táplálékot és gyönyörüséget is. Tréfás játékok, erősen füszerezve matróz-viczczekkel és a mulattató olvasmányok közös felolvasása nagy mértékben egyensulyozzák a hetekig tartó oczeáni utak lélek- és szellemölő unalmát.

A tisztikar részéről kivétel nélkül gondos és igazságos bánásmódban részesülnek, a minthogy az egy ilyen szük helyre összeszoritott és annyi veszélyes küzdelmeknek kitett nagy családhoz illik. A fölebbvalók részéről tanusitott bánásmód, egyfelől a kérlelhetlen szigoru fegyelem és igazságos büntetés, másfelől pedig a csaknem bajtársiasnak mondható szivesség és meleg hang nem csak dusan kárpótol az előbbiekért, de egyszersmind buzdit és biztat a további nehéz munkára és küzdelmekre. Ez rávezeti és megszoktatja az embert az egymás közti barátságos együttélésre és megtanulja belőle azt a nemes irányu törekvést, hogy mindnyájan egyért, egy mindnyájért és valamennyien együtt a hazáért, a királyért!

II. RÉSZ.

ÁZSIA KÖRÜL.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M.N.MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

INDULÁS.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M.T. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

I.

Változatosság. — A Narentán. — Unalom és vágyak. — Sürgöny! — A szárazon. — Az Archiduchessa Carlottán. — Towuhabohu.

Ha igaz ama közmondás, hogy „változatosság az élet gyönyöre“ — ugy a tengerész élete lenne a leggyöngyebb élet, miután tagadhatatlanul ez a leggazdagabb a változatosságban.

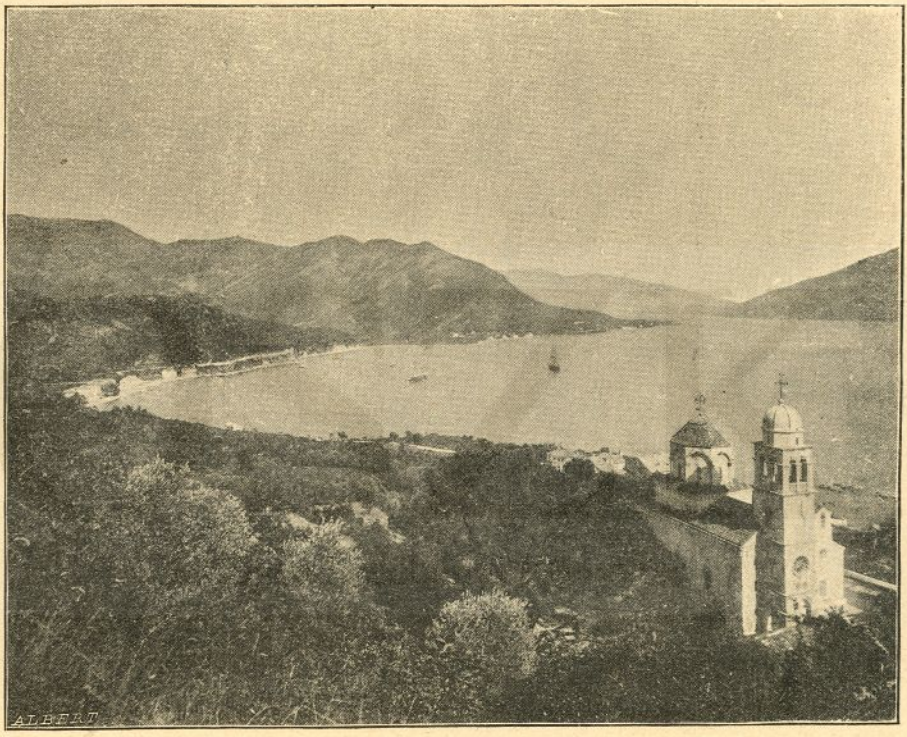
De hogy miben áll ez a változatosság, erről a jó öreg Bias megfeledkezett egy kissé bővebben nyilatkozni. Azt hiszem, hogy ha nehány évet töltött volna el valamelyik haditengerészetnél, ugy az itt tapasztalt élményeit, bizonyára mint „kivételt“ függesztette volna oda felállitott szabályához.

Hosszu hónapokat tölteni el egy parányi kis vitorlás-shooner kényelmetlen apró kis kabinjaiban, örökös vitorla-manöverjeivel, meghimbálva és megczibálva a csak egy kissé haragos szélrohamtól is, a Bóra alatt örökké dideregve, a Sirocconál a bőrig átázva és a melancholiáig deprimálva, — és erről közvetlenül áthelyezve lenni egy pánczél-cassemattos vaskolosszra, a viz szine alatt fekvő sötét, dohos kabinjaival, hatalmas ágyuival és a siketitő, idegessé tevő zajjal, dübörgéssel, kürtharsogással, melyekkel a gyakorlatok szoros kapcsolatban állanak — ez határozottan változatosság. A pánczélkolosszról áthelyeztetni egy kiérdemült vén fregattra, a melynek korhadt a gerendázata, — a ván fahajóknak annyira karakterisztikus, nyomasztó illatával, csökönyös himbálózásával és az arányokhoz mérten tulságosan nagyszámu legénységével — ez a második változatosság.

A vén fregattra következett a vénebb kikötői őrhajó, a tantalusi kinoknak eme aczélba ojtott megtestesülése. Hónapokig fekszik e hajó a kikötőnek ugyanegy pontján elhorgonyozva és hónapokig látja, meg hallja az ember a kikötő zajos, élénk és mozgalmas életét, a nélkül, hogy tény-

leg részt vehetne benne, miután a szolgálati viszonyok drákói szigora odaköti a hajóhoz a késő délutánig és 2—3-szor hetenkint egész napra az ugynevezett inspekcziós szolgálatra.

Mikor már éppen elég volt az unalomból és egyhanguságból, következett ismét egy vitorlás korvetta; ezt felváltotta egy ágyu-naszád, aztán megint egy pánczéltoronyhajó; befejezésül egy torpedó-üző és záradékul — hogy a változatosság teljes legyen, megint egy ágyu-naszád, gyenge



A „Narenta“ ágyu-naszád Melinében.

vitorlázattal, rozzant kazánokkal, ókori gépezetével, mint „állomáshajó“ déli Dalmácziának a legdélibb pontján, egy Istentől-embertől elhagyott unalmas fészekben.

Tiz hosszu hónapnak ólomlábon járó napjait töltöttem el eme hajón, a Narentán, mely tulajdonképeni missziójával, — mint „állomási őrhajó“ a Krivoscsia és Montenegro összeszögelésénél — egészen ellenkezőleg, havonként 14, sőt 20 napot künn töltött a sik tengeren, minden czél és minden ok nélkül, csupán azért, hogy a nyilt tengeren legyen.

Idegen kikötőt ritkán érintettünk és ha a 14—20 napi pensumot levitorláztuk vagy pedig, ha egy nehéz vihar menekülésre kényszeritett, idő előtt visszatérhettünk a kedves kikötőbe, a melyben legnagyobb gyönyörüségünkre néha oly erős hullámjárást találtunk, hogy csak halálmegvetéssel lehetett a hajóról partra szállani, ama nagyravágyó céllal, hogy néhány órát a — szárazföldön töltsünk.

Mig mi e lélekölő unalomban és egyhanguságban töltöttük napjainkat, azalatt több hajónk indult szép és érdekes vállalatokra; a Fasana a föld körül, a Saida Észak- és Délamerikába, az Albatros Nyugat-Indiába stb. Mind e hireket a legnagyobb rezignáczióval fogadtuk és ez volt a legokosabb, amit tehettünk.

Egy alkalommal hirt kaptunk felülről, a főhadi kikötőből, hogy a *Zrinyi korvetta* fölszereltetik és tavasz elején egy hosszabb expedicióra indul, melynek tartama alatt Khina főbb folyóinak parti városait, továbbá az „elzárt országot" (Coreát), Japánt stb. fogja meglátogatni.

Reánk, szegény „gályarabokra", a mint magunkat elneveztük, épen oly benyomást okozott e hir, mint a minőt az elhagyott árva érezhet, ha látja a más boldogságát, mert mindazon utazások között, melyeket haditengerészetünk hajói tesznek, a keletázsiaiak határozottan a legérdekésebbek és ennélfogva a legkivánatosabbak is.

Nem csoda tehát, ha önkénytelenül támadt bennünk a gondolat és a titkos vágy, a Zrinyire juthatni.

Tudva azt, hogy a Narentáról 12 hó letelte előtt egyikünk sem lesz felváltva, nem is lehetett remenyünk a *Zrinyire* áthelyeztetni és igy megelégedtünk azzal, hogy képzeletben kifestettük magunknak a boldog „Zrinyi"-isták szép és érdekes utját, mig végre vigaszt találtunk abban, hogy majd felvirul a mi csillagunk is. Egyelőre azonban megelégedtem volna azzal, ha legalább bucsut vettem volna a *Narentától* és néhány hónapot a szárazföldön tölthettem volna.

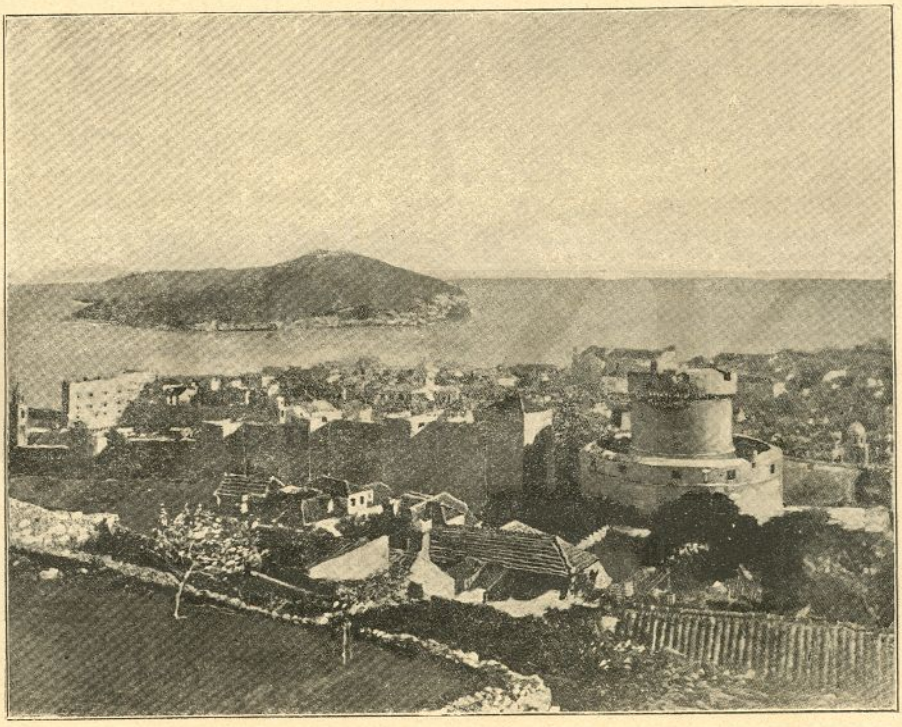
Már régen megfeledkeztünk a Zrinyiről, Khináról, Japánról, meg a szárazföldi élet reményéről, midőn egy este a parancsnoksághoz czimzett sürgöny vétele után a parancsnok magához hivat és tudatja velem, hogy a legközelebbi postahajóval indulnom kell Polába, miután a Zrinyire vagyok rendelve!

Leirhatatlan meglepetést okozott nekem e nem remélt hir. Gyermekkori álmaimat, ifjukori ideáljaimat láttam hirtelen megvalósulni a parancsnok e nehány szavában. Örömtől sugárzó arczczal tértem vissza kis carrénkba, közölve társaimmal a sürgöny tartalmát.

Hamarjában nem tudva, hogy mihez fogiak előbb, legczélszerübbnek tartottam leülni és tervezgetni. Azonban tudvalevő dolog, hogy száraz

torokkal nem igen megy a tervezgetés, meg az is, hogy nem jó egyedül tervezgetni, tehát néhány percz mulva már az asztalon állott egy néhány üveg szicziliai, mely édes nedü mellett „eltervezgettünk“ és elbucsuzgattunk reggelig.

Harmadnapra megérkezett az én felvál.óm — helyesebben megváltóm és én még az nap elhagyva a Narentát, beköltöztem a szomszéd kis városkába, Castel-Nuovóba, a hol még néhány napig várakozván a leg-



Raguza és Larcoma szigete.

közelebb induló postahajóra, végre élvezhettem azt, a mi után már évek óta hasztalan vágytam — a szabadságot.

Leirhatatlan édes érzés az, évek után először élvezni az abszolut, a tökéletesen független szabadságot. Minő bolodogság volt az, künn járni a szárazföldön, minden czél, minden terv nélkül, nem kötve időhöz és szolgálathoz, csak járni, sétálni ; a könnyü kedély következtében megbámulni minden csekélységet, örömöt találni minden csekélységben, látni magam előtt embereket, a kik nem matrózok, hallani zajt, a mi nem

vezénysző és kürtharsogás, látni fákat, a melyek nem árboczok. Hát még az első est milyen szép volt! Hazamehettem a nélkül, hogy előbb egy félórai utat kellett volna megtennem egy csónakban álmukból felzavart, gépiesen, kedvetlenül evező matrózokkal. Az alacsony, sötét és dohos kis kabin helyett tágas szép szoba várt reám széles, *egyenesen* fekvő ágygyal. A fedélzeten dübörgő legénység lármája helyett templomi csend; reggel pedig a harsogó reveille helyett a háziasszony szerény kérdése: „commanda signore il suo caffe?"

Évekig kell mindezt nélkülözni, hogy az ember ily csekélységekben, ilyen mindennapi apróságokban örömet és gyönyört találjon.

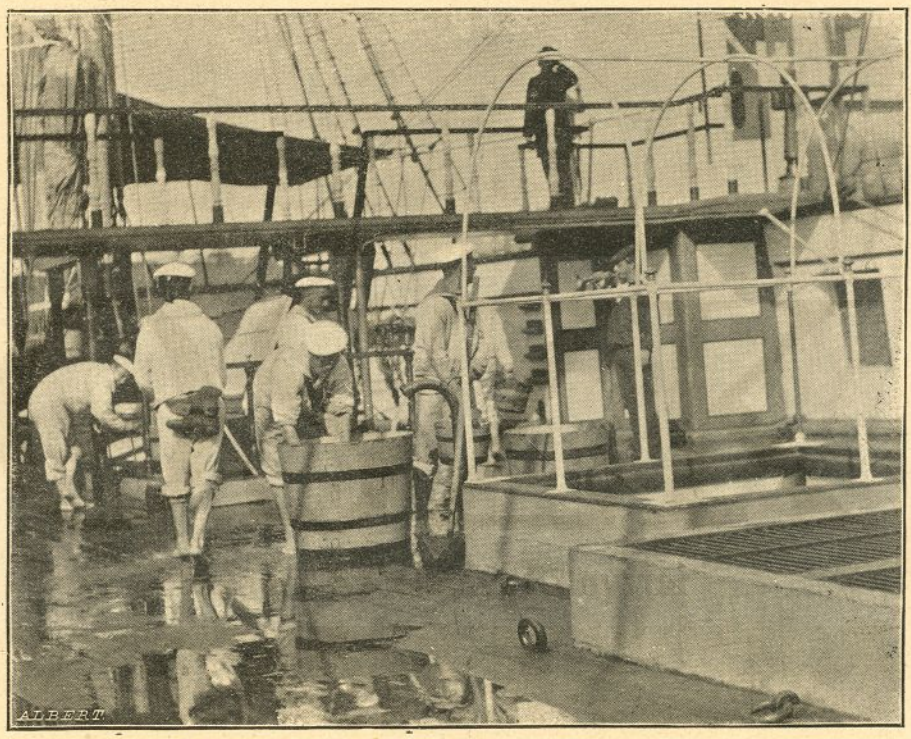
Nem kevésbbé élvezetes volt az ut Castelnuovotól Poláig a kényelmesen és szépen berendezett „Arhiduchessa Carlottá"-n, az Adriát járó személyhajók legnagyobbikján. Megszokva a Narentán az öt lépésből álló sétát, (a kisebbszerü hajóinkon a fel s alá járkálást ugy nevezik: Fare quattro passi, azaz 4 lépést csinálni, mert többet tenni nem lehet), élvezettel jártam végig a „Carlotta" széles és hosszu fedélzetét, társalogva és csevegve a többi utasokkal.

Tudvalévő dolog, hogy sehol és semminemü viszonyok között nem köthető oly könnyen ismeretség, mint éppen a hajókon. A legérdekesebb társalgás is ritkán tart azonban tovább a szép időnél és a sima tengernél. Ugy történt most is. Délelőtt ragyogó napsugárnál tükörsima tengeren vig csevegés, nevetgélés uralkodott az egész hajón, mig egyszerre, a nélkül, hogy megjelent volna a láthatáron ama bizonyos és kivétel nélkül minden tengeri regényben (még pedig legtöbbnyire tengeren sohasem járt irók által) leirt „fehér felhőcske", a sima felületen megjelent redőcskék „toronymagas" hullámokká nőttek fel és egyszerre csak ott állottam a fedélzeten, teljesen egyedül. Az előbbi még oly „talajbiztos" tengeri „gigerlik és gigerlinék" pedig lenn fetrengve szük kis kabinjaikban, kékes ajkaikon a tengeri betegségnél oly jellegző görcsös mosollyal, sáppadt arczukon a gyöngyöző hideg verejtékkel, áldozták a tengernek azt, a mi a tengeré Én pedig félig-meddig örvendve a felett, hogy háboritatlanul szőhetem terveimet, vigan tovább szittam szivaromat és gyönyörködtem a magasan járó hullámokban, melyek gyorsan röpitettek bennünket fel Polába.

Polába érkeztemkor eljárva a szokásos és előirt jelentkezéseket, természetesen legfőbb törekvésem abban állott, hogy a Zrinyi elindulása előtt néhány napi szabadságot eszközöljek ki magamnak, a mely törekvésem, tekintetbe véve a több évig tartó életet a különböző hajókon, másrészt pedig a közvetlen előttem álló hosszu ideig tartó missziót, nemcsak jogos, de rendkivüli mértékben szükséges is volt. Sajnos, minden törekvésem,

minden kérésem eredmény nélkül maradt. A Zrinyi indulása május elsejére volt kitüzve és igy csakugyan teljes lehetetlen volt csak néhány napra is távoznom.

Egy ily okadatolt kérés megtagadásából következtetve, azt hittem, hogy a Zrinyi már valószinüleg tökéletesen fel van szerelve és indulásra készen áll a kikötőben. Legnagyobb bámulatomra azonban a felszerelt



A lobogó felvonása reggel.

hajó helyett nem találtam egyebet a kikötőnek egyik félreeső zugában, mint az üres hajótestet, meztelen ágyuival és csonka árbocztörzseivel.

— Hiszen a mig ez a hajó fel lesz szerelve és ellátva mindazzal, a mi egy, a tropusok alá induló hajóra okvetlenül szükséges — jegyzém meg a hajón talált „első tisztnek“ — addig hetek is eltelnek. Hát hogy ne mehetnék haza vagy öt napra?

— Ugy-e? — volt a válasz, — *hetek?* Én meg azt mondom, hogy *napok.* Hanyadika van ma?

— Április 20-ika

— No jó, április 27-én a tisztikar és a legénység átszáll a tökéletesen felszerelt hajóra és május 1-én indulunk. Nos, mit mond hozzá?

Nem mondtam persze semmit.

És az a hajó, melyből 20-án nem létezett egyéb, mint a csupasz test, hét nap lefolyása alatt fel lőn szerelve, ellátva és megrakva *mindazzal, a mi egy, a tropusok alá induló hajóra okvetlenül szükséges.*

Hogy miben áll egy hadihajó felszerelése és mik azok a magával viendő szükséges tárgyak, azt elképzelni nehéz, de leirni teljes lehetetlen.

Legelőször jön a rendkivül komplikált vitorlahálózat óriási árboczsudaraival és vitorlarudjaival, kötélzetével, melyek némelyike száz méter hosszu és karvastagságu, számra nézve pedig több száz darabra rug; az óriás nagyságu nehéz vitorlák, melyek területre akkorák, mint egy erdélyi birtok.

Ezután jön az ágyuk felszerelése, a nagymennyiségü lőporral és különféle lövegekkel. A navigácziához, (a tulajdonképeni hajóvezetéshez) szükséges komplikált és drága müszerek, mint pl. a kompaszok, sextansok, kronométerek, mélység- és gyorsaságmérők, a térképek. A kórház felszerelése száz meg száz apróságaival, müszereivel, temérdek ágy- és fehérneműjével; nem felejtve el a szárazföldi manövereknél szükségelt hordágyakat, tábori kellékeket sem. Továbbá a mintaszerüen berendezett gyógyszertár. A gépek felszerelése, nem is emlitve, a több száz tonna szenet, olajat stb. A carrék butorzata a parancsnok, a tisztikar és kadettek számára; a kabinok berendezése. Ezután jönnek az óriási számu porczellánedények, bőven gondoskodva a viharos tengerjárásnál előforduló nagyszámu eltörésekre, az idegen kikötőkben adandó meghivásokra meg a hajóinasok rosszakaratára. — A 300-nál több függőágy összes készülékeivel: ruházat a legénység számára, még pedig téli és nyári öltönyök, a tropusokra szánt ruha, parádés és dolgozó öltöny. Még nem vagyunk készen, mert jönnek továbbá a konyhaedények; ugyancsak edények, evőeszközök a nagyszámu legénység számára. Ezután jönnek a hajóácsok, asztalosok, vitorlamesterek, szabó, suszter és puskamüves müszerei és anyagai. Élelmiszerek; ezek némelyike csaknem egy egész évre számitva az összes legénység számára, mint pl. több száz láda kétszersült, temérdek sajt, kávé, tea, czukor, tésztanemü, (makkaroni, tarhonya stb.) 30—40 hordó besózott hus, több száz doboz hus- és zöldség-konzerv; nehány száz hektoliter bor, rum, olaj, eczet, só, bors. Asztali és drága borok, különböző pezsgők, néhány ezer üveg sör, liqueurök, finomabb konzervek a tisztikar számára. A több száz kötetre menő hajókönyvtár pedig ép oly fontos, mint az irás és olvasás mysteriumaival még meg nem ismerkedett legénység számára behajózott papir és iron; mindez persze

halomszámra. Last not least: sok ezer szivar, czigaretta, néhány mázsa dohány a legénységnek és tiszteknek.

És mind e temérdek, heterogen tárgy és anyag egy kifürkészhetlen chaosban hever a fedélzeten. A hajó egyik oldalán koromfekete cyclopsok — a fütőlegénység — kézről-kézre dobják a téglaalakulag vágott széndarabokat, melyek látszólag kifogyhatlan mennyiségben vannak felhalmozva a hajóhoz kötött uszóraktárban (szénpenichekben). A másik oldalon a lőport szállitják be, rendkivül szigoru elővigyázattal. Elől a kórház számára jött tárgyak lebegnek a csigákkal vont köteleken, hátul a száz meg száz láda élelmiszereket, ruházatot vontatják fel Az árboczokon a kötélzet rendbehozatalával foglalkozik egy néhány tuczat matróz, lenn a korridorban és a gépezetnél száz munkás kalapál, csörömpöl, fürészel, fur, farag és reszel. A hajó körül temérdek csónak és gőzbárka hoz, viszen, emel vitorlákat, horgonyláncokat, élelmiszereket, „commissiókat", látogatókat, müszereket, szenet és hordágyakat, sürgönyöket (bucsuszavak hazulról) — szóval egy leirhatatlan és elképzelhetetlen Towuhabohu! A kinek benne kellett lennie e zürzavarban, annak még késő éjjel, álmában is a fejében zugtak és zajongtak a nap folyamán felvett benyomások.

OSZK Országos Széchényi Könyvtár

II.

Készen. — Bucsuzás. — Indulás. — Fehér Kendő a Fort-Moussilon. - - Az „Uhu“ bucsuja — Ismerkedés a Zrinyivel. — A Zrinyi utja. — Ellenkező szelek. — Találkozás az Aurorával. — Bucsu Európától. — Megérkezés.

Daczára a felsorolhatlan nagyszámu nehézségeknek, melyekkel legelső sorban, sőt csaknem kizárólag a már fentebb emlitett „első tisztnek“ (a parancsnok után következő legidősebb tiszt, ki a hajó belső szolgálatát vezeti) kellett megküzdenie, minden a kitüzött programmhoz hiven történt meg. A kijelölt napon a legénység és a tisztikar hajóra szállt: egy-két nappal később a kikötői tengernagy, — ki a szokásos szemlét megtartani és egyszersmind a hajót a parancsnoknak ünnepélyesen átadni jött a hajóra — mindent a legszebb rendben és kifogástalanul talált és igy a május elsejére kitüzött indulásban mi sem akadályozott többé.

Előbb azonban még egy kis proczedurán, helyesebben egy telivér tengerész-murin kellett magunkat átküzdenünk, a mi ellen különben egyikünknek sem volt kifogása. Tudniillik az indulásunk előtti estén a tengerészeti kaszinóban a távozó „Zrinyi“ tisztikarának tiszteletére megtartatott a szokásos bucsuestély, a mely ünnepély ama körülménynél fogva, hogy ugyanakkor tartották meg az ujonnan előléptettek is a maguk mulatságát, meglehetős zajosan folyt le, mint a hogy egy nagy számu tengerészeti gyülekezetben másképen nem is lehet.

Másnap reggel az egyes kabinokból egy kissé még „tegnapi“ arczczal bujtak elő az egyes lakók, nem annyira a bucsuzás nehéz órájától, mint inkább — Isten tudja mitől megviselve.

Mert csak azt ne higyje valaki, hogy egy ilyen elutazás előtt az emberek nem tesznek egyebet, mint hogy egymás nyakába borulnak, ölelkeznek és ökölnyi könyczseppeket hullatnak a bucsuzás keserü fájdalmában és hogy 24 órán keresztül lebegtetik a fehér zsebkendőt. Sőt

nagyon is ellenkezőleg. A minő tökéletes közönnyel hagyja el egy induló vonat az indóházat, ép oly teketória és czeremónia nélkül indulnak a hajók 20—30 ezer mértföldnyi utjaikra a kikötőből. Azok, a kik a bucsuestén együtt mulatnak, jóformán azt sem tudják, hogy ül-e köztük valaki, a ki távozik körükből, és ha tulajdon bátyja vagy benső barátja utazik is el 1—2 évre, a saját szolgálati viszonyai nem igen hagynak időt másra gondolni és mással foglalkozni.

Egy alkalommal, majdnem egy évi távollét után érkezve haza Polába, legelső partra szállásom alkalmával találkozom egy „benső czimborával", egy jó barátommal. Persze, ugy üdvözöltem, mint a hogy egy évi hosszu tengeri utazás után az ember az itthon maradottat üdvözölni szokta. A bensőbb czimbora azonban a legkevésbbé sem mutatva holmi tulságos örömteljes meglepetést, egykedvüen kérdi:

— Honnan jösz ilyen korán reggel?

— A „Frundsbergről".

— És hol jártatok?

— Észak-Afrikában, Nyugat-Ázsiában stb.

— Ugy? Hát azért nem láttalak már vagy 2 hét óta!...

De maga a távozó sem érez holmi szivfájdalmat, vagy más ehhez hasonló furcsaságokat. Könnyü kedélylyel, könnyü szivvel, gond és bu nélkül megy neki a nagy világnak, hiszen bárhova jön, bármerre jár, szivesen látják mindenütt. Bármely világrészbe jusson, mindig a hazai talajon van, mert a hajónak minden egyes deszkadarabja egy talpalattnyi talajt képez a távol haza drága földjéből.

A kitüzött programmhoz hiven, május elsején pontban 10 órakor csendült meg hajónkon először a gőzcsengettyü jelzése: „Lassan előre." A következő perczben lassu méltósággal indult meg a büszke korvetta hosszu utjára, egyelőre azonban ügyes manöverrel kikerülve a kikötőben szanaszét elhorgonyzott páncélosokat és testvérhajókat, óvatosan távol tartva magától mindennemü „gyöngéd" érintkezéstől. A kikötői őrhajó közelébe érve, — a melynek előárboczán a kikötői tengernagy lobogója leng — a *Zrinyi* legénysége a kötélhágcsókra kuszott és ott pyramisalakulag sorakozva, háromszoros hangos hurrah-val köszöntötték a lobogót, melyet az őrhajó legénysége ugyanily módon viszonozott.

Rövid félóra mulva künn voltunk a kikötőből. A kikötőnek végpontjáról, egy a tengerbe mélyen benyuló földnyelvről egy fehér kendő lobogott felénk. Egy fiatal karcsu hölgy egy idősebb és kevésbbé karcsu hölgyre borulva zokogott a parton, hevesen lobogtatva kezével a fehér keszkenőt. Ugyanekkor a hajóhidon álló őrtiszt szemében is megjelent egy könycsepp. Ő volt köztünk, a parancsnok kivételével, az egyedüli

nős ember és a parton lengő fehér keszkenő neki intett utolsó Istenhozzádot. Alig nehány heti házasság után, még a mézes hetek gyönyöréből rántotta ki szegényt a nem remélt parancs. Mint őrtisztnek, a parancsnoki hidon még az a vigasza sem maradt a jámbornak, hogy legalább viszonozhatta volna a bucsuköszöntést. De megtettük helyette mi többiek. Ekkor éreztem életemben először, hogy csupán mozdulattal és taglejtéssel szivből és lélekből lehet beszélni. Mindnyájan őszintén, szivből és megindultan lobogtattuk kendőnket a ránk nézve idegen nő felé.

Még a hazai kikötő viruló zöld halmainak láttávolában találkoztunk nemeslelkü és lovagias királyunkról elnevezett „Ferencz József" pánczélhajóval. A hatalmas, impozáns külsejü kolosszus, haditengerészetünknek akkor legifjabb „gyermeke", próbafutásait tartotta a tengerparton felállitott mértföld-oszlopok között. A 19 mértföldnyi gyorsasággal száguldó hajó zugva és zihálva rohant végig közvetlen közelünkben, aczélsarkantyus orrával több méternyi magasságra verve fel a tajtékzó fehér hullámokat. A legénység pedig a tisztikarral együtt a hajóhidon és mellvéden csoportosulva, lelkes „hurah"-kal üdvözölte a távozó Zrinyit, a melyeket természetesen ez utóbbinak legénysége és tisztikara sem hagyott válasz nélkül.

Kellemesen komikus hatást gyakorolt reánk, a mint nehány perczczel később a tovavágtató kolosszus után, egy parányi kis ágyunaszád, a szintén próbagyakorlatait tartó „Uhu" vágtatott utánunk és közelünkbe érve, az „összes" legénység és az „összes" tisztikar, sapkájukat lebegtetve, háromszoros hurrah-kal köszöntött bennünket. Az „Uhu" „összes" tisztikara és legénysége áll t. i. 2 tisztből és a tüzérekkel, gépészekkel egyetemben *6 szál emberből*. Mindazonáltal szivesen és jóizüt nevetve viszonoztuk a parányi kis bajtárs szives bucsuzását.

Két óra lefolyása alatt kiértünk az isztriai partok lankás halmainak láttávolából és ott lebegtünk a sik tengeren egyedül és hosszu időre tökéletesen önmagunkra hagyatva. A szó legszorosabb értelmében „előttünk a küzdés, előttünk a pálya". De erős volt a hitünk, tántorithatlan a bizalmunk, hogy derék, büszke korvettánk bizton megállja azt.

Nagy és nehéz feladatunknak már tulajdonképeni kezdete a legkedvezőbb auspiciumok által lőn kisérve. T. i. felsőbb rendelet következtében csaknem az egész utat kizárólag vitorlával kellett megtennünk és csak elháritathatlan szükség esetén vagy pedig a kikötők érintése alkalmával volt szabad a gépeket igénybe venni. Természetesen örömmel fogadtuk az állhatatosnak igérkező észak-nyugati Bórát, mely tekintettel a mi délnyugati utirányunkra, alkalmasabb nem is lehetett volna. A gépeket beszüntették, a vitorlák felvonattak és mélyen oldalt fektetve, azok-

nak nyomása alatt, óriás hattyuként lebegett tova a Zrinyi a sötétkék viztükrön.

Nem lesz talán érdektelen ez alkalommal egy kissé bővebben megismerkedni a Zrinyivel és a hajó beosztásával. Az 1871-ben vizrebocsátott vasból épült hajó 60 méter hosszu és 10 méter széles, 5 méter mélységü viz alatti részével 1340 tonna vizet nyom ki helyéből. Három árbocza, melyek közül a középső, az ugynevezett nagy árbocz 30 méter magas, összesen 1650 □-méternyi vitorlaterülettel van ellátva. Nem egészen modern alkotásu gépezete 1000 inditó- és 230 tényleges lóerővel bir, melynek segitségével óránként 10 mértföldet képes megtenni. Valamennyi ágyuja a fedélzeten van elhelyezve és pedig 4 darab 15 cm. Wahrendorf; 2 darab 7 czentiméteres Krupp és 2 darab Mitrailleuse.*

A legénység, beleszámitva mintegy 30 magasabb és alsóbbrangu altisstet, 231 emberből állott. Élelmezéssel 3 hónapra voltunk ellátva, egyes tárgyakkal azonban, mint pl. italokkal, konzervekkel egy egész évre. Ivóvizet csupán 30 napnyi időtartamra lehetett felvenni; jóformán azonban ez is felesleges volt, miután a desztilláló gépek segélyével édes vizzel bármely körölmények között bőven elláthattuk magunkat a tenger vizéből.

A tartósnak igérkező északnyugati szél az Adrián uralkodó csalfa szelek szokásához hiven csakhamar cserben hagyott bennünket és ideoda ugrálva, folyton irányt változtatva, nemsokára tökéletesen „strikeolt". A még előbb duzzadó vitorlák most lomhán lógtak alá rudjaikról és a mindinkább csendesülő hullámjárás pedig jóelőre elárulta a bekövetkező tökéletes szélcsendet. Más viszonyok között a hajóparancsnok nem tehetett volna egyebet, mint nyugodtan és türelemmel vesztegelni és megvárni a bármely irányból jövő szelet, hogy csakis *ennek segitségével* folytathassa utját. Most azonban egy fél napot sem volt szabad vesztenie, hanem bárminő körülmények között utját haladéktalanul folytatnia kellett. E körülménynek köszönhettük, hogy egy óra lefolyása után már éreztük

* A tisztikar következőleg volt összeállitva: Khittel Vladimir fregatt-kapitány (= alezredes) mint parancsnok; eisenaui lovag Mauler József sorhajóhadnagy (= 1. oszt. százados) mint „első tiszt" = Gesammt-Detail-Officier; Morelli Albert sorhajóhadnagy tüzértiszt; pecinei lovag Cosuliech Henrik sorh.-hadn. manővertiszt; lovag Friedenfels Ede sorhajóhadnagy irási munkálatokra, mint adjutáns a parancsnokhoz beosztva; báró Eiselsberg Vilmos sorhajózászlós (= főhadnagy) másodtüzértiszt; Lengnick Arthur sorhajózászlós navigatio tiszt; Hansa Oszkár sorhajózászlós, mint 2-ik manővertiszt, dr. Gáspár Ferencz fregatt-orvos, mint hajó-orvosfőnök; Dollinár Bartholo, tengerészbiztos (számtiszt); Brabletz Vilmos vezérgépész; Fuchs Károly és Margetich Károly másodgépészek; továbbá a következő tengerész-kadettek: Buchmayer W., Budik F., Laurin J., gróf Hartig, Schoepflin L. és Vita Rudolf.

talpunk alatt a fütött gépek feszitő remegését és csakhamar folytattuk utunkat öntudatosan és önállólag, mit sem törődve „Szél uram“ szeszélyeivel.

Helyén valónak találom itt megemliteni, hogy miért volt ezuttal a Zrinyi utja oly sürgős, hogy még egy-két napi szélcsendet is tekintetbe kellett vennünk.

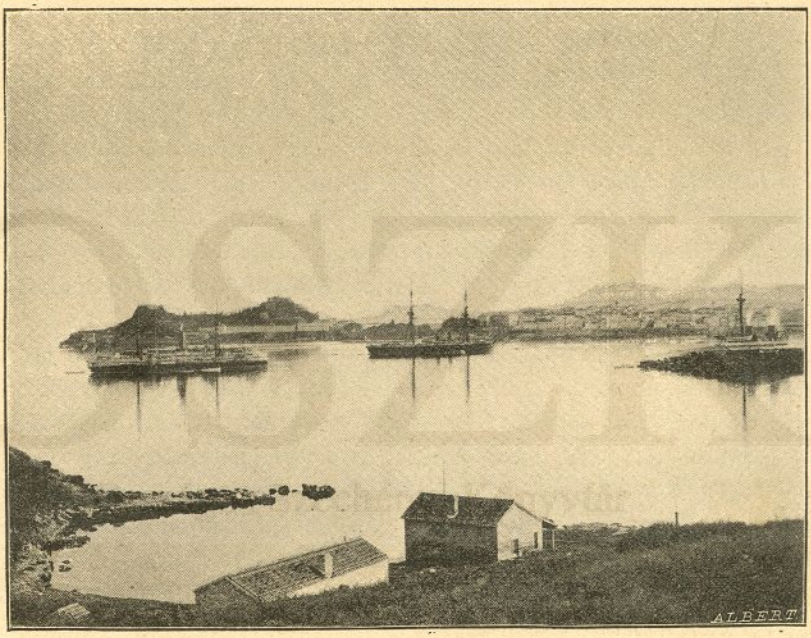
Utunk végczélja az egyelőre kitüzött programm szerint a veszélyeiről hires khinai vizeken volt megállapitva. A Sárga tengeren, egyáltalában végig a khinai partokon, tudvalevőleg egész éven át meglehetős szabályossággal két különböző irányu szél uralkodik, mindegyik egy féléven keresztül. Julius elejétől deczember végeig a délnyugati Monszun, a mely deczember végén megfordul és ugyanannyi időig tart északkeleti iránynyal. Minél tovább tart az egyik vagy másik épen uralkodó szél, azaz minél idősebb, annál gyakoriabbak a Tayfunok, a hajósok eme legrettenetesebb réme és számtalan esetben halálos veszedelme. Ez okból kellett tehát a Zrinyinek szükség esetén az Indiai-Oczeán eléréséig akár az egész utat teljes gőzerővel tennie, hogy meglehetős korán, tehát még juliusban érje el a khinai vizeket és ott elvégezze misszióját, egyszersmind kikerülve a hovatovább gyakoriabbá váló Tayfunokat, az ujirányu szélnek beálltával, most már az északnyugatival kezdje meg hazafelé vezető utját.

Nem kevésbbé foutos „siettetési okot“ képezett az Indiai Oczeánnak mihamarábbi elérése is. Az Adentől Singapureig terjedő 4900 mértföldnyi utnak gőzzel való megtevésére a Zrinyihez hasonló hadihajó nem képes, miután oly óriási uthoz szükségeltető szénkészletet hadi felszerelésénél fogva nem fogadhat magába Ezt az utat csaknem kizárólagosan vitorlával kellett megtennünk, a mely körülménynél fogva szintén számolnunk kellett a szelekkel, a melyek az Indiai Oczeánon szintén meglehetős szabályossággal váltakoznak. A mi esetünkben a juniusban uralkodó nyugati szelek vétettek tekintetbe.

Azonban még több mint 2500 mértföldnyi távolságban ezen állhatatosan és kitartóan egy irányból fuvó szelektől, mindjárt utazásunk kezdetén, meglehetősen sokat kellett türnünk az Adria apró-cseprő szeleinek szeszélyeitől. A félnapig tartó szélcsend után ellenkező szél, a Sirocco köszöntött be összes kellemetlenségeivel, a melyek között a főfájás, bágyadtság és tökéletes deprimálás a legcsekélyebbeknek tarthatók.

A mindinkább erősbödő Sirocco ellen hasztalan volt minden elkövetett csillapitási próba, melyek különben a szavahihető fedélzetmester állitása szerint máskor mindig használtak. Igy pl. hasztalan volt a legfiatalabb kadettől „kölcsönkért“ 4 krajczárosnak a vizbe dobása a középárbocz csucsáról. (Utólag kisült, hogy a tenger elbüvölésével megbizott

hunczut mali a 4 kros helyett egy régi bakkancssarkot dobott a vizbe, még pedig minden varázsmondás nélkül. A ravasz mali másnap a rapporton meg is büntettetett e turpisságáért.) Ép oly hasztalan volt a szakács által dijtalanul (!) felajánlott hering felakasztása a hajó orrán kiálló csonka rudra. Hiába lógott a jámbor vihartüző hering órákon keresztül; a legsötétebb szerecsenutczai füszerkereskedésre emlékeztető illaton kivül más eredmény nem volt tapasztalható. Persze utólag ismét kisült és persze, hogy ismét a fedélzetmester által, hogy a heringet ajándékozó szakács az átadás pillanatában a — feleségére gondolt! Igy pedig a hering nem



Korfu hadi kikötője

segithet. Ily körülmények között nem csodálható tehát, hogy a gépeknek teljes erővel kellett müködniök, kogy a hatalmas ellenhullámok által képezett akadályt legyőzhessék, a mely erőlködés azonban nem annyira a hajónak, mint inkább szénkészletünknek volt ártalmára. Port-Saidig, a legközelebbi kikötőig, még mintegy 1300 mértföldnyi utunk volt hátra és miután a szénkészleten már ily korán ekkora rést ütött a Sirocco, kénytelenek voltunk egy közelfekvő kikötőbe futni annak kiegészitése végett. A parancsnok választása Korfura esett, a mely választás ellen egyikünknek sem volt kifogása. Hasonló sorsban részesült az angol iskola-hajó,

a „Cruiser“, mely vitorla alatt lavirozott fel a mindinkább erősbödő délnyugati szél ellen.

A „szigetek gyöngye“, Korfu felé tartva, találkoztunk késő este az „Auróra“ korvettával, a *Zrinyi* testvérével, mely Kelet-Afrika és az Indiák partjain tett utjáról tért haza, Pola felé. A honvágytól vontatva, de még erősebben hajtva az Aurórára kedvező Sirocco által, duzzadó vitorlákkal iramlottak el közelünkben. A kölcsönös ismerkedési jelzés váltása után jelző lámpáikkal „szerencsés utazást“ kivántak, a mely szivélyes köszöntést hasonló módon viszonoztunk: „boldog hazatérést“ kivánva nekik.

Természetesen a tisztikar örömmel ragadta meg az alkalmat, hogy egy nem remélt kellemes estét töltsön a gyönyörü sziget fővárosában. Az „Esplanade“ és a consulunk gyönyörü villája a Castrades Bay-ben bő alkalmat nyujtott a szórakozásra.

A provians-mestereknek is alkalma nyilott az élelmi szerek raktárát kissé felfrissiteni; sőt mi több, a mint egy tiszttársam naplója mutatja, „a hajó-szakács egy vakmerő kisérlettel próbálkozott meg; t. i. másnap délben egy *eper-crémmel* lepte meg a tiszti asztalt; mindenesetre elismerésre méltó merészség egy oly czéhnek tagjától, mely czéh oly szigoruan ragaszkodik az egyformaság tradiciójához, hogy bármilyen, még oly parányi kis eltérés a „mindennapi kenyér“ kérdésében valóságos — csodának tekinthető.“

A következő reggelen Korfut elhagyva, duzzadó vitorlákkal folytattuk utunkat, miután előbb szivélyes bucsut vettünk a kikötőben horgonyzó „Paralos“ görög állomáshajótól. Gyorsan hajtatva egy ezuttal csakugyan kitartó északnyugati szél által, gyors egymásutánban kaptuk láttávolba a jóniai szigeteket. Paxos, Antipaxos, Cephalonia, Zante, felettük az örökké mosolygó görög kék éggel, egymásután tüntek el a végtelen láthatáron, mig végre Cap-Matapannál, Európa legdélibb csucsánál, bucsut vettünk hosszu időre a vén Európától. Nemsokára feltüntek a láthatáron Kréta szigetének égbe meredő, kopár sziklái és még ugyanazon éjjel Gavdo parányi szigetének rendkivül magas világító fénye. Az egyetlen kopár sziklából álló szigetnek egyik legmagasabb csucsára van épitve a világító torony, a melynek 20 mrtfdre terjedő forgó fénye ugy tünik fel az első pillanatban, mint egy bolygó csillag, mely hol eltünik, hol ismét felragyog.

E szigetnek déli partjait oldalt kapva a hajó, uj irányba tereltetett, orrával Port-Said, a suezi csatorna bejárata felé irányozva, a hova utazásunk 14-ik napján megérkeztünk.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

Ő felsége »Zrinyi« corvettjének

tisztikara.

NYMÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchenyi Könyvtár

A M.N. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

PORT-SAID

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

NYMÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

Port-Said.

A kikötő látképe. — A szénváros. — Óriási vám. — Szénberakás. — A város. — Rablás. — Achmet, a polyglott gamin. — A bazárban.

A Fáraók csodaországának csaknem közvetlen közelében járt már a korvettánk, a *Zrinyi,* a mint azt a rendkivüli pontossággal végrehajtott csillagászati számitásaink mutatták, de azért Afrika partjainak még csak a homályos körvonalai sem voltak észrevehetők Egyrészt azért nem, mert az észak-keleti Afrikának ezen a részén nem is léteznek körvonalak, hanem csak egy végtelen homoksivatag, mely észrevétlenül olvad egybe a tenger hullámaival; másrészt a sürü füstfelhő és kőszénporréteg áthatlan lepelként terült el a két évtized óta a világforgalomban oly nagy jelentőségre emelkedett városka: *Port-Said* felett.

Csak a midőn már egy-két mértföldnyire volt korvettánk a parttól, kezdett a tájkép némileg határozott alakot ölteni. Mindenekelőtt a *hatvan méter magas világitó torony* tünik fel, e bámulatraméltó mestermü, mely óriási méretei ellenére a Menzaleh-tóból kiemelkedő zátonyok süppedő talajára van épitve és a mely hatalmas villanyfényével harmincz mértföldnyi távolságra mutatja éjnek idején a Suez-csatorna bejáratához vezető utat. Második sorban az éjjel-nappal szünet nélkül dolgozó és zakatoló rengeteg kotrógépek tünnek elő, a melyekkel a Sámumtól idehajtott homokot süritett levegő segitségével *visszafujják* oda, a honnan jött. Később a kikötőben elhorgonyzott hajók sürü árbocz-erdeje bontakozik ki a szén- és füstfelhőből. Itt-ott a minarettek csucsai és végre a néhány száz méter hosszu hullámtörő védőgát megkerülése után tárult fel előttünk maga Port-Said, a kelet-ázsiai világforgalom első és fontos kapuja.

Sajátságos benyomást tesz az emberre e városka, mely Afrika végtelen sivatagjának futóhomokjára van épitve, kikötőjében mégis oly élénk

forgalom uralkodik, a melyet könnyen lehet Singapore, Hongkong, vagy San-Francisko kikötőjéhez hasonlitani. Hadihajók közül ott találtuk a „Saaka“ egyiptomi corvettát, az angol „Melittát“ és a francia „Méteort“, a mely hosszu tartózkodás után tért haza Obokból.

Egyáltalában minden hajó, hadihajó épp ugy, mint a gyors-postagőzös vagy teherhajó, Port-Saidban látja el magát kőszénnel és élelmi szerekkel további utjára. Hogy mily óriási szénkészlet fogy itt el egy év alatt, kitünik abból, hogy 24 óra alatt átlag 18—20 hajó érkezik meg

Port-Said kikötője.

Európa és Kelet felől, melyek mind szenet vesznek fel Port-Saidban. Jellemzésül megemlithető, hogy a mult évben több mint 4200 hajó érintette Port-Saidot mintegy *tiz millió* tonna tartalommal. *Hatszázegyven* hajó hozott csupán kőszenet a szénraktárak számára és ugyanabban az évben *920 ezer* tonna szenet vettek fel az átutazó hajók.

Csak néhány kereskedelmi hajó tesz ez alól kivételt. Ezek tudniillik Európa felől jöve, nem vehetnek fel Port-Saidban szenet, hanem csak a csatorna másik végén, a verestengeri oldalon, Suezban. E kolosszusok

ugyanis oly mély járatuak, hogy okvetetlen megfeneklenének a csatornában, ha az óriási gépükhöz szükséges szenet Port-Saidban vennék fel. Megjegyzendő, hogy ezek a hajók, pl. az *Oceania*, a *Kaiser Wilhelm II.*, meg a *Krokodil* 26 27 lábnyira sülyednek a vizbe, a csatorna pedig csak *huszonnyolcz láb* mély.

Nem érdektelen, hogy ezek a hajók csak *egyszeri* átutazásukért 60—65 ezer franknyi vámot fizetnek a csatornán. A Zrinyi 8294 frkot fizetett utjáért. A megérkező hajó még jóformán nincs is elhorgonyozva, a midőn már az egyik oldalon sürü tömegekben hagyják el az utasok a hajót, néhány órai szórakozást keresni a városban (a melyet azonban abszolute nem nyujt), a másik oldalon pedig rögtön megjelennek az uszó széntartányok, tetejükön mintegy 40—50 arabbal és négerrel, a kik az első pillanatra abszolute meg nem különböztethetők élethossziglani elemüktől, a széntől. A koromfekete alakok, kiknek arcza, turbánja és szakálla tökéletesen egybe olvad az ujjnyi vastag szénpor-réteg alatt, a kék vászoninget ábrázoló rongyokkal valóságos pokolfajzatként tünnek fel, a mint a szénhalmon ide-oda futkosva, fejükön az apró szenes kosarakkal vagy pedig a csillogó vaslapáttal kezükben, egymást tolják, taszigálják.

Lármás kiabálásuk egy perczre meg nem szünik, épp ugy, mint rendkivül gyors munkájuk. Egyszerre beszél, inkább kiabál valamennyi. Élénk és gyors gesztussal kisérnek minden mondatot, minden szót, mely „látszólag“ csupán három betüből áll; mert az egész kiabálásból egy örökös „chalimach“, „bachmaj“ és „ruach“-on kivül egyéb ki nem vehető.

Hanem a munkájokat — a szénberakást, — ezt alaposan értik. *Ötven tonna* szenet beraknak egy *félóra* alatt, holott a mi matrózainkból százan ennyi szenet csak 3—4 óra alatt raknak be. (Ha nem állana közöttük ez idő alatt a fedélzetmester, kezében a szokásos „madzaggal“, értsd: egy négy újjnyi vastag vitorlakötél-vég, akkor kellene 5 óra is.)

Mintegy 3000 arabnak adja ez a mesterség a mindennapi kenyeret, a mely bizony épp oly fekete, mint a minő keservesen szerzik meg.

A hajók környéke, egyáltalában az egész kikötő, el van boritva a száz meg száz apró csónak nyüzsgő zajától, melyekben vagy fehérszakállas aggastyánok, vagy 8 10 éves gyerkőczök szállitják a temérdek utast. Magától értetődik, hogy ez utóbbiaknál sem szünik meg egy perczre sem a kiabálás, melyet legfeljebb a gőzsipok füttye, vagy a kotrógépek zakatolása képes egy perczre elnyomni.

Nem kevésbbé élénk a város is, mely a zajos és mozgalmas élet ellenére rendkivül deprimáló benyomást kelt, kivált ha az ember nehány napi itt tartózkodás után mélyebben megismeri a sivár viszonyokat.

A homokpusztára épitett város tulajdonképpen két részből áll: a kikötő partján fekvő európai és a beljebb elterülő arab városból. Az előbbi meglehetős csinosan fest rendezett utczáival és a veresfalu, lapos fedelü, széles verandáju házaival. Különösen csinosak a konzulátusok házai, melyeknek külső és belső berendezése tökéletesen megfelel a tropusok alatt élő előkelőbb európaiak magasfoku igényeinek.

Csaknem valamennyi ház felett leng egy-két lobogó, a mely amerikai szokás szerint nemcsak a konzulok és nemcsak a nagyobb társulatok, hanem egyszerü kiskereskedők, pálinkás butikok is nagy előszeretettel tüznek ki házaikra tarkábbnál-tarkább lobogókat.

Az európai negyedben majdnem folytonos lánczolatban csatlakozik egyik kirakat a másik mellé, rendkivül változatos áruczikkekkel. Vendéglők, kávéházak, mulató helyek hihetetlen zsarolást visznek véghez a betévedő áldozaton. A legközönségesebb áruczikkekért, a melyeket itthon krajczárokkal szoktunk megfizetni, itt néha ugyanannyi frankot kell adni. Valóságos rablómódra zsarolnak a vendéglősök és kávések. Egynehány rendkivül hitvány ételért, meg valami fantasztikus vignettával ellátott bornak csufolt lőréért 12 - 15 frankot fizetnek. Egy csésze fekete kávéért, itt a kávé hazájában, a hol sem adó, sem vám nincs rája kivetve, a legszemtelenebb módon egy frankot követelnek.

Ezeket a helyiségeket azonban messze tulszárnyalják a temérdek számu café-chantanok és roulette-bankok, mindannyi valóságos rablóbarlang, melynek főszemélyzete a dél-franczia és spanyol kikötőből kisepert szirének és még a rendkivül laza erkölcsökről hirhedt Levanteban is notórius görögök.

Port-Saidban egyáltalán nem létezik egyéb, mint kizárólag a pénzszerzés és hirtelen meggazdagodás féknélkül való, határt nem ismerő vágya. Minden szó, minden lépés, minden tett egyedül a pénzkérdés körül forog. Társadalmi életről, szórakozásról, vagy csak egy egyszerü sétáról szó sincs. És nem is lehet, miután a *Place du Lesseps* néhány elcsenevészesedett és ujjnyi porréteggel fedett pálmáin kivül egyetlen füszál, egy fa sem látható.

Igen jellemző lehet az a körülmény, hogy a legfőbb szórakozást a cseh női zenekarok nyujtják. Már pedig e hires női zenekarok (inváziójuk határa keletről Singapure, nyugatra Buenos-Ayres) két dologról hiresek: egyrészt az infámisan rossz zenéjükről, másrészt pedig hihetetlen mesés erényességükről.

Igen érdekes ismeretséget kötöttem mindjárt az első partraszállásom alkalmával a nagynevü Mehemed Achmettel. Esetleges tévedések kikerülése végett megjegyzem jó előre, hogy Mehemed Achmed nem volt egyptomi pasa, hanem telivér port-saidi fellah gamin.

Amint a partra szállottam, rokonszenves és intelligens arczu, okos szemü 10—11 éves fiucska szólitott meg e kérdéssel! „Sir, do you want a guide?“ (Uram, nincs szüksége vezetőre?)

Meglepetve néztem végig az angolul beszélő gyereken, kinek öltözete egy szál hosszu ingen kivül csupán egy kék és fehér turbánból állott, mely azonban épp ugy lehetett annak idején piros és sárga is.

Szórakozottságomban, vagy talán hadihajónkról eredő szokásból olaszul feleltem neki.

A gyerek épp oly jól beszélte az olaszt, mint előbb az a angolt. Inkább tréfából, mint kiváncsiságból kérdém tőle:

— Talán bizony spanyolul is tudsz te gyerek?

— Naturalmente! puedo hablar también espagnol.

— Du verfluchter Kerl! — mondám, most már igazán elcsodálkozva.

Az arab gyerek, hallva a német felkiálltást, erre is tudott választ:

— Sind Herr deutsch? Sprechen ich auch deutsch; sprechen ich all the Sprach; englisch, francais, italiano, alleman, espagnol; wissen ich all the ships und officiali.

Ez a félig meztelen gyerkőcz, ki egész életében iskoláról még csak nem is hallott, hanem az egész istenadta napot ott töltötte el a kikötő partján, hozzácsatlakozva a dőzsölő matrózokhoz és ciceroneskodva a kiváncsi idegenek körül, vagy pedig az arab-negyed büzös putriaiban marakodott a társaival, könnyen értette meg magát öt európai nyelven. Pedig szemmel láthatólag csak ugy az elhullatott morzsalékokból állitotta össze szókincstárát; mert akárhányszor állitott össze mondatokat, melyeknek az első fele diszére válhatott volna egy Toussain-Langenschmidt tanitványnak, a másik felén pedig nagyon megérzett a matróz-szójárás. Később meggyőződtem arról is, hogy ebben az Istentől és embertől elhagyott árva teremtésben rendkivüli intelligenczia, jóizü humor és sok tisztességtudás lakozik. Mivé válhatott volna ez a gyermek helyes oktatás és nevelés mellett!

Polygott Achmet barátom vezetésére bizva magamat, neki mentem az arab negyednek, mely alig néhány percznyi távolságra az európai negyedtől, mint egy átmenet — Afrikába. A hátunk mellett Európa, a legeslegmodernebb Európa, tizezer tonnás hajóival, villámosfényü tornyával, roulette-bankjával, a struggle for life neurasthenikus idegességével és közvetetlen előttünk Afrika végtelen sivatagja! Az átmenet valóban hirtelen, szemkápráztató!

Mint az európai negyednél, ugy ennek is a főrésze néhány párhuzamos sikátor, a melyek közül az apró és mocskos vityilók, kunyhók, putrik és sátorok beláthatatlan tömkelege fekszik. Egy valóságos labirint

az, a melyből idegen ember vajmi bajosan tudna kiigazodni. Itt-ott látható nagyobb kőház is, különösen a monoton és teljesen disztelen mosék körül; ezek a jobbmódu koptok lakásai. A földszinten van az üzlet, fenn pedig a sürün elrácsozott hárem, a melynek szépeiből legfeljebb egy kéz látható, ha véletlenül a szemetet meg a hulladékokat dobja ki az utczára.

Legélénkebbek természetesen a bazárok; a szük utczák a zsufolásig tömve vannak a harácsoló, alkudozó és kiabáló szennyes alakokkal; temérdek szenny, büz és piszok mindenütt: gyakori marakodás, örökös gesztikulálás. Csak ritkán látható egy-egy méltóságteljes tartásu koptnak sárga selyem kaftánba burkolt alakja.

Fellah leány.

A putrik előtt csak ugy hemzseg a temérdek apró gyerek. Mindannyi az elhagyatottságnak és a szülői indolenciának egy-egy prototypusa. Az anya ölében fekvő csecsemőnek az arczát sürün boritják el a bazárokból egész felhőkben átszálló legyek. Bemásznak a gyermek szájába, orrába, ráülnek a szem szegleteire és az anya nem vesz magának annyi fáradságot, hogy egy kézhajtással elhajtsa gyermekéről a temérdek betegséget átplántáló parazitákat.

A nők, fiatal leányok és vén banyák egyaránt, egy szál hosszu fekete ingben, e felett az egyszerü redőkben aláhulló burnuszszal ellátva, csak kevéssé tarkitják a nyüzsgő tömeget. Arczukból csupán a szem látható, a többi részt elfedi a mell közepéig leérő fekete fátyol, melyet egy hüvelyknyi vastag sárgarézhenger erősit a homlokhoz. A fiatal korra csak a ragyogó fekete szemek égő tüzéből lehet következtetni, meg a finom idomu kis kezekről és lábakról.

Az oly sokszor leirt csapatokban lézengő kutyákat nem találtam. (Az igaz, hogy nem is kerestem.) De láttam e helyett minden utczasarkon és minden bazár előtt marakodó gyerekeket és marakodó suhanczokat. Mintha az egész negyedben csupa halálos ellenségek tanyáznának, oly hirtelen keletkezik egy-egy alapos verekedés. Ha ketten találkoznak,

odadobnak egy-két szót és aztán minden további szóváltás nélkül lovagiasan hajba kapnak és torkolják egymást addig, mig az egyik a földön hever. Evvel aztán a vitának rendesen vége is van.

A földön fekvő ellenséget egyik sem bántalmazza többé, a mi mindenesetre a veleszületett lovagiasságnak egy árnyalata. Az angol, olasz vagy spanyol gamin a legyürt ellenfélnek a mellére térdel és öklével ebben a helyzetben zuzza szét ellenfele arczát. A bécsi striczi, ez a „Hamur és Gemüthlichkeit"-ről hires ripők, a kinél nyersebb, durvább és romlottabb csőcseléket aligha láthatni valahol, csakis ilyenkor, a tehetetlen ellenféllel szemben érzi magát elemében.

Ahmet barátom becsületére legyen mondva, sohasem bántotta az odavágott Hassánokat, Haschimokat és Alikat, a kikkel pedig a kenyéririgység következtében nem egyszer kellett kemény tusákat megvivnia. (Magától értetődik, hogy az annyira irigyelt „kenyeret" az én személyem képviselte.)

Három napi tartózkodás után szivesen hagytuk oda Port-Said zajos, de végtelenül unalmas kikötőjét, mely különben nem is annyira bemenet Afrikába, mint inkább — átmenet Ázsiába.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A SUEZI CSATORNABÁN
ÉS
A VERES-TENGEREN.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M M MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A suezi csatornában és a Veres-tengeren.

A csatorna forgalma. — Érintkező végletek. — A sivatag. — Baksis! — A suezi vasut. — Mózes kutja. — Személyzetszaporitás. — Kezdődik a forróság. — Czápavadászat.

A Fáraók csodaországa leggeniálisabb alkotásának, a suezi csatornának megpillantása alkalmával önkénytelenül eszembe jutott Mendelssohnnak X. symphoniája vagy Bethovennek Y. szonátája. Mind a kettő t. i. impozáns, bámulatos és hatalmas, de egyszersmind rettenetesen — unalmas.

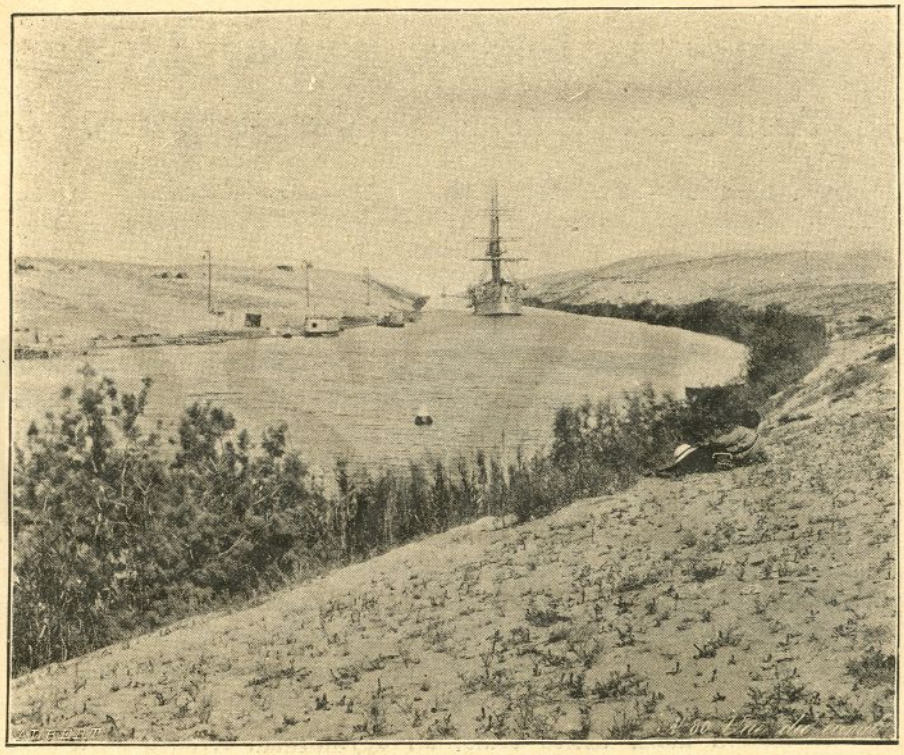
A 85 tengeri mértföld hosszuságu csatorna, mely rövid 30 év alatt oly alaposan felforgatta az összes világforgalmat és a mely egy csapással tönkre tette a világot járó vitorlások hagyományos, mythosszerü nymbusát, leirhatatlan benyomást okoz arra, a ki először halad rajta végig.

Afrika végtelen homoksivatagjainak forró pusztái között huzódik a keskeny viz-szalag, melynek felületén oly forgalom és közlekedés uralkodik a melyet bátran lehet akármelyik világkikötő forgalmához hasonlitani.

A 40—45 méter széles csatornán egymásután sorakoznak a földgömb minden pontjáról érkező hajók. Sürün és vegyesen követik egymást a világhirü „P. & O."-nak (olvasd: Pi end O, — általánosan elfogadott röviditése az angol „Peninsular and Oriental Steam Ships Navigation Company"-nak) az „M. M."-nek, (a franczia „Maritimes Massageries" röviditése) pazar kényelemmel berendezett hajói, az osztrák-magyar Lloydnak, az észak-német és a hollandi társulatoknak több ezer tonnás hajói. A Japán, Khina, Ausztrália és Kelet-Afrika partjairól jövő hajók itt találkoznak Európa és Észak-Amerika kelet felé tartó hajóival.

Óriási személyszállitó gőzösök, fedélzetükön százakra menő utasokkal, a kik között a kék fátyolos ladytől egészen a Kings' Mill szigetek meztelen pápuájáig képviselve van a földnek minden nemzete. A több

ezer tonnás teherhajók, a legtarkább, a legheterogenabb teherrel szinültig megrakva, kénytelenek a csatornán végig haladni. Ceylon épületfája és drágagyöngye, Arábia kávéja, Brazilia rizse és gyapotja, Perzsia szőnyegei, Khina és Japán selyme és vázái itt kereszteződnek Európa és Észak-Amerika különféle iparczikkeivel. A hosszabb expediczióra induló hadihajók szintén itt találkoznak; az alulról jövők itt vesznek bucsut a mesés



A „Zrinyi“ a suezi csatornában.

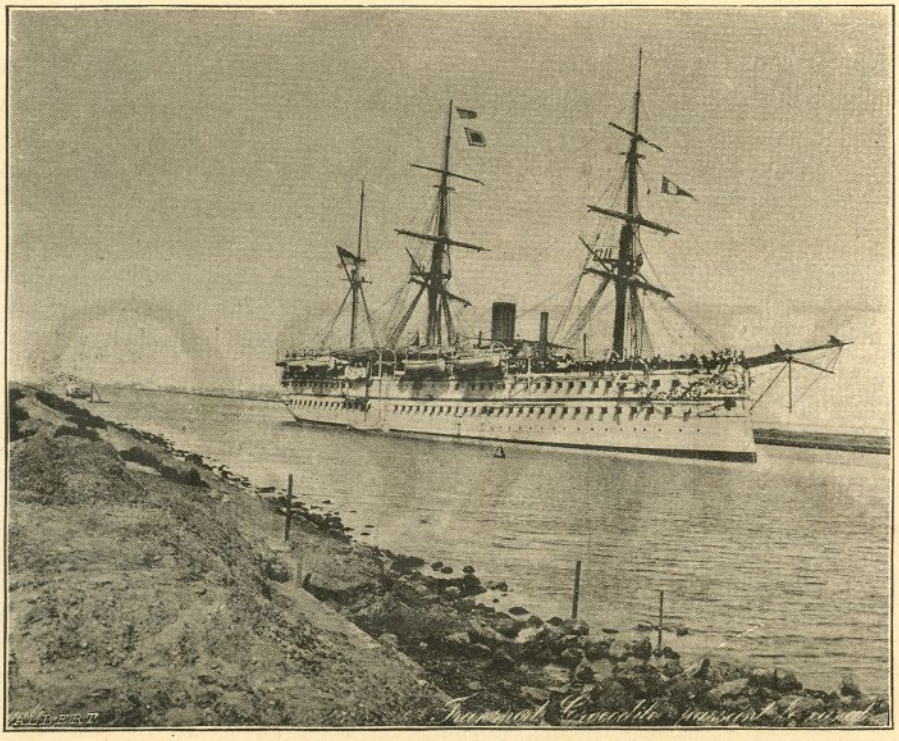
Kelettől, a felülről jövők pedig itt izzadják először a tropusok nehéz és forró cseppjeit.

A csatorna forgalmának jellegzésére elég talán a tény megemlitése, hogy a mult év folyamán mintegy 4000 hajó haladt át rajta, több mint 10 millió tonna tartalommal.

Minden öt mértföldnyi távolságra a csatorna kissé kiszélesbül, a hol a szembejövő hajók egymásnak kitérhetnek, azaz helyesebben, a hol megvárják, a mig az ellenkező irányból jövők végig haladnak. Csakis a jelző-állomásokról adott jelre folytathatja egy ilyen kitérő hajó megsza-

kitott utját, a melyet különben is csak egy onnan adott jelre volt kénytelen megszakitani.

Éjjel valamennyi hajó egy villanyos projektort visel az orrán, melylyel több mértföldre képes az utat bevilágitani. Ezenkivül egy erős fényü jelzőlámpát hord az előárbocz csucsán, intésül a kanyarodások által kölcsönösen elfedett szembejövőknek.



A „Crocodill“ franczia csapatszállitó hajó.

A „*Zrinyivel*“ egyidejüleg még nyolcz hajó tartott lefelé és 24 órai ut alatt nem kevesebb, mint 9 hajóval találkoztunk.

Pompás hajók, valamennyi a lángész, ipar, tudomány és müvészetnek vasba öntött mestermüve, fedélzetükön a világkereskedés és közforgalomnak a legmagasabb fokra csigázott jellegével, jobbra és balra pedig alig néhány lépésnyi távolságra — Afrika beláthatlan, végtelen homoksivatagja.

Egy füszál, egy fa, egy darabka zöldség mértföldekre nem látható. A meddig a szem ellát, mindenütt csak a lélekölő, rettenetes unalom. A

kihalt természet örök csendjét kellemetlenül zavarja meg a távolból egy kidült teve fehérre aszott csontvázán marakodó varjak és keselyük fülsértő krákogása és rikácsolása. Itt-ott feltünik egy lassan czammogó karaván, a melynek tevéi — hátukon a fehér burnuszos fellahval — csülökig süppednek a sárgásbarna, izzóan forró homokba. Az égető napsugár vakitó fehér fényben törik meg a felvert homokszemek miriádnyi csillogó lemezén. Itt igazán gyászol a természet.

Kivéve a kitérő helyek — gare-ok — jelző állomásait, melyek az angol nemzet utánozhatlan, csodás tisztaságával és kényelmével vannak berendezve, sehol egy kunyhónak vagy más emberi lakásnak a nyoma sem látható. Mindazonáltal csaknem végig az egész csatornán, követik a hajót 8—10 éves gyermekek nyakig mezitláb, födetlen fővel, minden hajót 2—3 órán keresztül — a 45 foknyi hőségben az égető forró homokon — és meg nem szünő kiabálással követelik a baksist.

Persze szivesen dob nekik az ember holmi apróságot, pl. rézpénzt, kenyeret vagy gyümölcsöt. Idővel azonban kifogy a rézpénz is, a gyümölcs is, még inkább azonban a türelem. — Jaj akkor annak a hajónak, mely üres kézzel hagyja maga után futni az orditó gyerekek seregét. A visszautasitott kérők t. i. egy nagy csoporttá gyülekeznek és megvető mozdulattal, rikácsolással és fütyüléssel fejezik ki mély megvetésüket. Végre belefáradva az orditásba, arczczal *kelet* felé fordulnak, ha t. i. a hajó *nyugatra* tart és egy *nagyon mély* meghajlást téve, baksis helyett most már egészen *mást* követelnek tőlünk, a mi azonban a nagy távolság következtében a legjobb akarat mellett sem kivihető . . .

Huszonnégy órai ut után a suezi öbölben bocsátottuk le horgonyainkat. Maga a város néhány t. mérföldre fekszik a kikötő helytől, Port-Ibrahimtól; egy helyi vonat segitségével azonban néhány percz alatt elérhető — lenne, ha t. i. a helyi vonat és helyi vonatnak Pokrócz Ádámjai meg a mezitlábas, turbános utazó közönség nem lenne — egyptomi.

Igy azonban nagyon sok időt vesz igénybe, a mig az imigy-amugy összetákolt indóház körül heverő közönség beszáll a rozoga, töredezett és függöny nélküli kocsikba. Persze csengetyü és más jelzőkészülék hiányában a szintén mezitlábas, kaftányos konduktor csakis ugy képes a „t. cz. utazó közönségnek“ a vonat indulását tudtára adni, hogy minden tekintet nélkül közibük vág és ököllel, bottal buzditja őket a mielőbbi beszállásra.

Az a kiabálás, gesztikulálás és marakodás, a melyet ez a közönség a beszállás alkalmával kifejt, az csakugyan leirhatatlan. Mikor végre az utazók egy része elhelyezkedett a csaknem a meggyulladásig forró coupékban, megindul a vonat, még pedig minden haszontalan csen-

getés, kürtölés és fütyülés nélkül. A kit a konduktor bedöngetett, az utazik, a többi pedig várhat a legközelebbi „tessék beszállani"-ig.

A horgonyzó helyhez közel fekszik *Port-Ibrahim*, hajógyáraival és dockjaival; az egyedüli város, melyet az ember Európa elhagyása óta először pillant meg.

A város (Suez), melynek a neve rövid idő alatt oly ismertté lőn, hogy egyaránt ismerik Nagasakitól Vámos-Pércsig, nem egyéb, mint egy Afrika sivatagjaira ültetett agyag- és homokfészek. A néhány száz, egymáshoz zsufolt házból álló fészek három ecsetvonással könnyen lerajzolható lenne. Elől a sötétzöld tenger, hátul egy szürke tömeg, felette egy kék ürrel. Maga a megtestesült unalom. Európának itt már nyoma sincs; a mi itt él és létezik, az már Afrika a szó legszorosabb értelmében.

Pedig mi volt még 20 évvel ezelőtt. A csatorna épitésének idején talán csak Kalifornia versenyezhetett az aranykeresés láza alatt az akkori Suez élénkségével. A világ minden részéből özönlött ide a temérdek munkás. A könnyüvérü spanyol és portugál egy targonczát vont a csepühaju skandinávval és a szurokfekete négerrel; a csontos angol és a berzenkedő franczia ugyanegy árkot vájt a türelmes hollandival és a bagózó északamerikaival. Millió és millió munkás kereste itt kenyerét, a melynek elköltésében nagyban segitettek a munkásokkal egyidejüleg ideözönlött kalandorok, szerencsehajhászók, hamis kártyások és festett képü szirének hyénacsordái. Csalás, rablás és gyikosság napirenden voltak; a konzulok, kavaszok és rendőrök maguk sem tudtak kiigazodni az embersalakból képzett babyloni zürzavaron. A csatorna kiépültével azonban a város visszaesett oda, a hol állott és bizony nem is lesz többé egyéb, mint egy hihalt arab falu.

Egyetlenegy pontja van, a melyhez némi mythosz és költészet füződik. T. i. közvetlenül a város határán egy barna-vörös homokbuczkán áll egy nehány elcsenevészedett és ujjnyi porréteggel fedett pálmafa, a melyeknek tövéből egy vizszegény patak csergedez. A hagyomány szerint ez lenne a *„Mózes kutja"*, a melyet annak idején Mózes nyitott meg vesszejével a szükölködő zsidóknak. (A ki azonban elhiszi, hogy a zsidók megelégedtek az innen kiszivárgó vízzel, az nem ismeri a Mózes-kutját.)

Felszedtük a horgonyainkat és a jóakaró Aeolus segitségével duzzadó vitorlákkal indultunk neki az 1400 mértföldre terjedő utnak, a melyből 1300-at az elviselhetetlen forróságról, számumjáról, rejtett szirtjeiről és csak nagyon gyér világitótornyairól hires Veres-tengeren kellett megtennünk Adenig.

A „Zrinyi" személyzete indulás előtt egy néhány érdekes egyéniséggel szaporodott. Többek közt hat darab — ökörrel. Nagyon köny-

nyen lehetséges, hogy valamennyien a nagy és szent Apis-családból származtak.

Az ilyen arisztokratikus családokban tudvalevőleg nem sokat tartanak holmi apróbb kis kirugásokra, de annyi mindenesetre áll, hogy abból az időből származtak, a mikor Fáraó éppen a hét kövér és hét sovány tehénről álmodott; specifikusan pedig, a mikor éppen a hét soványról. Az ökrökön kivül behajóztunk még 5 darab hízót is.

Itató a Nilus partján.

Az elégedetlen sertések között valóságos Hiób türelemmel és rezignáczióval huzódott meg egy féltuczat berbécs és bárányka. A fejük felett egy egész sereg tyuk, rucza, kappan és liba gágogott, hápogott és kodácsolt, ugy, hogy a „Zzinyi“ inkább hasonlitott egy modern Noé bárkához, mint egy büszke hadihajóhoz.

Csupán a kiegészités kedvéért — és igazán csak ezért — nagyon szerettünk voln még „behajózni“ egynehány ragyogó szemü, fehér fogu, apró lábu — arab libácskát is; de a hadihajók drákói szigora e tekintetben nem érti a tréfát.

Az említett közhasznu egyéniségeken kivül 12 arab és néger fütőt fogadtunk fel a kazánok szolgálatára. A Veres-tenger gyilkos forrósága, a melyhez hasonló a földgömb egyetlen pontján sem létezik, már a fedélzeten is csaknem elviselhetetlen. Mit tegyen már most az a néhány elátkozott pára, a kik arra vannak kárhoztatva, hogy a hajók szénfaló molochjait fütsék.

A tapasztalat mutatta, hogy a mi legénységünkből kiválasztott fütők a rettenetes forróságot nehezen türik el. Mint őszszel a legyek, ugy hullottak rakásra. Egy humánus rendelet következtében ez emberkinzás megszünt és a Veres-tenger utjára benszülött négereket bérelnek, kik sokkal kevesebbet szenvednek a borzasztó forróság miatt.

„Drága" négereinket azonban (naponkint hat arany forint dijjal és élelmezéssel fizetve) az ut elején nem igen vették igénybe. Egy kedvező északnyugati szél segélyével meglehetős gyorsan szelte hajónk éles orra a „Veres"-tenger „sötétkék" hullámait. Négereink ezalatt örvendettek a dolce far nientének és nagyokat nevettek fekete markukba a bolond európain, a ki drága pénzen fütőket fogad és mégis rudakra vont rongyokkal utazik a tengeren.

De nem sokáig nevették a jámborok. A „Two Brothers" és a „Daedalus" szirtekig eljutottunk valahogy a vitorlákkal. Itt azonban elhagytuk a mérsékelt (!) égövet és a ráktérítő átlépésével a tropusok alá jutottunk. A szélcsend beállott és „a mór megkezdte kötelességét." A mór füteni kezdett.

A hőség, párosulva a hajókon, különösen a hadihajókon uralgó rendkivül kényelmetlen, abnormis és soha, de soha meg nem szokható életmóddal, már eddig is eltürhetetlenül kinos volt. Pedig ez időig a szél is visszacsapott a vitorlákról s lengedezése nagyban hozzájárult a hőség csillapitásához. Most azonban a hajó valóságos pokollá változott.

Áthevitett ólomfedélként terült el felettünk a világoskék égbolt. A nap izzó korongja szuróan perzselő sugarakat bocsátott le, a melyeket egész nap egy tenyérnyi nagyságu felhőcske sem enyhitett. Öt percznyi foglalkozás az árboczokon egyenlő volt öt napi nehéz betegséggel. Időnkint fellebegett egy kis szellő, egy olyan kis fiók Számum, mely azonban enyhülés helyett csak a Saharáról magával hozott forró homokat csapta az arczunkba. A fedélzeten, a kifeszitett ernyők árnyában 38—40° C-ra emelkedett a hőség, mig a napon 50—52 fok volt az átlagos hőmérsék. Éjjel e hőmérsék 34—35 fokra sülyedt.

A kabinok hősége vitorla alatt 32 fokon állott változatlanul, mig gőz alatt 36—37 fokra ugrott. Alvásról, nyugalomról szó sem lehetett. Az ágynemü néhány percznyi fekvés után a kifacsarhatásig át lőn izzadva; reggel bágyadtan, összetörötten és az izzadástól kimerülten hagytuk el fekhelyünket és a fütőkemencze forróságu szük kis kabinokat.

A gépeknél és a kazánok előtt a hőség irtózatos, pokoli volt; 65 – 68 foknyi hőségnél dolgoztak a szerencsétlen páriák; fekete testükön patakként folyt végig az izzadság. A kazánok nyitott ajtaján kicsapó láng heve a négereken kivül minden más emberi lényt levert volna a lábáról. Két órai szolgálat után fel lettek váltva; a mint feljöhettek a fedélzetre, elterültek ott és mint a talyiga előtt összerogyott gebe, ott feküdtek mozdulatlanul, apathikusan a szánalomra méltó szegény páriák.

A naponként 2—3-szori fürdés és zuhanyozás a legcsekélyebb enyhülést sem nyujtotta. A tenger vize 28—29° C-on állott és ugyanennyivel birt a rendes ivóvizünk és minden más italunk is. Az óriási fogyasztás következtében a gépek által desztillált ivóviz jóformán ki sem hülhetett; jég hiányában a sörünk és borunk langyos meleg vizhez hasonlitott. Szivesen adott volna bármelyikünk reggelenkint egy aranyat egy pohárka friss vizért. Fagylalt vagy valami más hüsitő ital a felhevült fantázia utópiái közé tartozott.

Elképzelhető, hogy ily körülmények közt az édes haza talpunk alatti kis talaján, a „Zrinyin“, nem volt valami irigylésreméltó életünk.

A tikkasztó hőség különben nem az egyedüli faktor, melylyel a Veres-tenger kedveskedik. Általános bágyadtság, abszolut étvágy- és munkakedvhiány, nyomasztó főfájás, tökéletesen deprimált kedélyhangulat és mély apáthia fogott elő mindnyájunkat.

Az uralkodó viszonyokhoz mérten a napi foglalkozás és az öltözet tökéletesen meg lett változtatva. A legénység ruházata a kék csikos matrózingen kivül egy könnyü fehér vászonzekéből és ugyanolyan nadrágból állott. A czipők egyidőre a raktárba vándoroltak. A tisztikar öltözete szintén az előirt tropikus-ruházatból állott; t. i. fehér vászon-zubbony, ugyanilyen nadrág és czipő és fehér paraffa-sisak.

Az emlitett ruhadarabokon kivül minden más ruhadarab elviselhetetlen volt.

A gyakorlatok, mint pl. az ágyukkal, fegyverekkel és vitorlákkal, a kora hajnali és a naplamente utáni órákban tartattak. A többi idő alvással, fürdéssel és — izzadságtörléssel telt el.

Közbe-közbe akadt egy kis mulatság is: t. i. czápavadászat.

E szörnyek, a teremtésnek eme leggyülöletesebb, legocsmányabb teremtményei néha egész csordákban követték hajónkat. A ki egyetlen egyszer látott czápát, az épp oly gyülöletet érez ez ocsmány bestiák ellen, mint valami megbélyegzett, gyülöletes ember iránt.

Napokon keresztül követték a „Zrinyit“ és undoritó mohósággal kapkodtak minden vizbe dobott tárgy után. Próbaképpen szalmacsutakot, pléhdarabokat, rongyokat dobtunk a tengerbe. Épp oly vadul rohantak e

tárgyakra, mint a horgokra kötött hus vagy háj után. A bestiák nyilsebesen rohantak reá, undok, gonosz szemüket merően a zsákmányokra szögezve. Az uszó tárgy közelében hirtelen felfordultak, ugy, hogy e pillanatban csak fehér hasuk volt látható és csaknem félméterre kitátott borzasztó szájukkal ugyszólva ráugrottak a zsákmányra.

Ivóvizünket és más italainkat némileg ihatóvá hütendők, kötelekre kötöttünk egynehány jól bedugaszolt üveget és lebocsátottuk 20—30 méter mélységre. De rendesen csak az üres köteleket vonták fel; az „üvegeket pedig rendesen elnyelték a czápák "

Miután kidobott horog (lánczokra erősitett egy méter hosszu vaskampók) egy-egy czápát hozott a fedélzetre. Egy óra alatt néha 5—6 darabot fogtunk. A legénység (tudvalevőleg a czápának esküdt ellenségei) vérszomjas dühvel rohant a fedélzetre vont szörnyekre és baltákkal, csákányokkal, emelőrudakkal zuzta szét a hatalmasan vergődő bestiák koponyáját. Ez volt szegényeknek (a matrózoknak t. i.) egyedüli gyönyörüségük az egész ut alatt.

Az első bestia már a Veres-tenger bejáratánál, a Jebel-szoroson jött kapóra. Egy forró délutánon, mindjárt az ebéd után hangzott le az árboczkosárból az őrszem kiáltása: „Un pesce cane!" Az izgatott hangon kiáltott jelszó izgatottságba hozta az egész személyzetet. Egy percz alatt talpon volt mindenki és nézte az irányt, a melyben a közös notórius ellenség jelölve volt. A matrózok irányában különben nem nagy gavallérnak mutatkozó proviant-mester menten kéznél volt egy több kilónyi sulyu „Pöckelfleisch"-sal (besózott disznóhus), mialatt a fedélzetmester előkészitette a „horgocskát a tengeri angyal" számára. A horgocska t. i. egy méternyi hosszu csónakhorgonyból áll, a melyet lánczra kötnek, ennek pedig egy jó erős kötél képezi a folytatását. Ha a horgony egyenesen a kötélre lenne kötve, ezt egyetlen harapással vagy rántással letépné a „tengeri angyalka." A hajóácsok is előállottak széles fejü baltáikkal, a tüzérmester pedig egy ölnyi hosszu, lábszárvastag ruddal, a melylyel az ágyucsöveket szokták lövés után visszaemelni az ágyunyilások elé. Az „első tiszt", M....r kapitány, tengerészetünknek elismert első czéllövője, Manlicher fegyverét készitette elő, miközben nem felejtette el megdicsérni a hajó tiszti szakácsát, a ki a legnagyobb önmegtagadással ajánlott fel egy — diónyi nagyságu tegnapelőtti birkahust a horogra.

A készülődések teljesen be voltak végezve, mire a czápa oly közelbe jutott a hajóhoz, hogy mindnyájan kivehettük.

Legelsőbb óriási hátuszonyát vettük észre, mely mintegy lábnyi magasságra áll ki a vizből, miután a zsákmányra vadászó czápa rendesen a viz felszinéhez közel tartja magát.

Mintegy 30 méternyire a hajó tat-jától már kivehettük az ocsmány állat szörnyü fejét is, később az egész állatot. Mintegy három méter, erősen kifejlett példány lehetett. Egy-két méternyire a horgon lógó hus-darabtól tette az első kisérletet, mely azonban nem sikerült, miután az elölről-hátra bukdácsoló hajó elrántotta előle a zsákmányt. Második kisérlete szintén nem sikerült ugyanez okból. Hirtelen meghosszabbitottuk a kötelet, mely egy mitrailleuse talpához volt erősitve. A meghosszabbitott kötél aztán nyugodtan maradt a hajó bukdácsolása alatt.

A bestia marmadszor ugrott a zsákmányra. Mint egy megdühödt tigris, ugy ugrott utána. Testének egy harmada künn volt a vizből, mialatt csaknem egészen féloldalt fordult. A mint kitátotta borzasztó száját, egyszerre tünt el benne hus, horgony és a láncznak egy része.

Lázas izgatottság fogott el mindnyájunkat a feszült várakozás után. A mint a horgony eltünt a czápa szájában, a fedélzetmester intésére a matrózok meghuzták a kötelet. Hurrázva dobogtak végig dübörögve a fedélzeten, miközben a fedélzetmester készen tartott egy hurkot, hogy a bestiának a farkát kösse le vele, mialatt a tüzérmester az ágyuruddal (Handspacke), az ácsok pedig a baltáikkal készültek fogadni a vendéget.

A horogra került állat irtózatosan csapkodott hatalmas farkával, mialatt a vizből a fedélzetig vonták. Vergődése következtében sikerült magát lerántania a horogról és visszazuhant a tengerbe; de drága áron. A felső állkapcsa szerteszét zuzódott. A czápával egyidejüleg visszazuhant a horgony is, rajta a hustömeggel és a mint ez a vizben volt, a falánk és örökké éhes állat már ismét rávetette magát teljes dühvel. Most már óvatosabban jártunk el a felhuzásban. Nem rángattuk, hanem „gyöngéden" felvontuk. A támadásban és csapkodásban kifáradt szörny is ildomosan viselte magát, különösen miután a „Bootsmannak" sikerült a kötélhoroggal a farkát körülfogni. A mint az állat feje egyenlő magasan volt a fedélzettel, a „Bootsmann" teljes erejével dugta belé az állat tátott szájába a férficzomb vastagságu farudat, az ácsok baltaütése pedig záporesőkint hullott a fejére.

Végre ott feküdt előttünk a fedélzeten; leirhatatlan az a düh, a melylyel a fékevesztett legénység nekirohant a még mindig hatalmasan csapkodó állatnak. Ilyen dühvel csak egy notórius gyujtogatót szoktak az emberek meglynchelni.

Nekem jutott osztályrészül az agyoncsapott állat feltrancsirozása. Matrózok még nem irigyeltek ugy embert, mint a mi legénységünk irigyelt engem e funkcziómért.

A felnyitott állat gyomra és belei megmagyarázták azt a véghetetlen döhösséget, a melylyel zsákmányára rohant. Tökéletesen üres volt a

gyomra. Még az obligát matrózcsizmát sem találtuk benne, holott tudvalevőleg a matróz-csizma a czápa zoológiájához tartozik.

Még akkor is, midőn a feje szét volt darabolva és a belei kitépve és már teljesen gyanutlanul állottuk körülötte, még akkor is hirtelen oly erősen kezdett a felbontott állat maga körül vergődni, hogy *egynéhány embert levert a lábáról.*

Miután az állat sokkal vénebb volt, semhogy a legbővebb gyomru tengerész megemészthette volna „brodettó" gyanánt (a mint fiatalabb példányokkal szokott megtörténni), szétdaraboltuk és bedobtuk a tengerbe, hadd táplálkozzanak a gyilkos husával azok az állatok, melyek máskor neki szoktak táplálékul szolgálni. Néhány percz alatt valóságos aquarium gyült össze hajónk körül és mi gyönyörrel néztük jóizü lakmározásukat.

E helyen meg kell emlitenem egy halfajt, mely csodálatos összeköttetésben látszik lenni a czápával. Ez a „pilot" vagy a *kalauzhal.* Sohasem lehet látni sehol, csupán akkor, ha a czápa van közelben. Ha e halak, — rendesen párjával szoktak megjelenni — mutatják magukat, biztosan lehet következtetni, hogy czápa van közelben. Rendesen 10—20 méterrel a czápa előtt szoktak uszni vagy pedig közvetlen a czápa közelében. A pilot mintegy 30 cm. hosszuságu gyenge hal, a melynek semmi fegyvere sincs, sem támadásra, sem védelemre, mig ellenben szövetségese a czápa, gyenge látó és szagláló érzékkel bir, a mely érzékek viszont a pilotnál vannak erősen kifejlődve. A pilot tehát ugyszólva a czápa vezetője, a melyet ez kölcsönösség utján a védelemmel fizet meg. Egynéhány megfigyelő szerint a pilothal a cápa ürülékével él és innen származnék a nagy barátság. Tény azonban, hogy a pilothal kizárólag a czápa jelenlétében látható.

Későbbi czápavadászataink alkalmával többször is megfigyelhettük, hogy azon pillanatban, midőn a czápát kiragadtuk a vizből, hirtelen megjelentek a pilothalak, a melyek eddig valószinüleg az uszonyai alatt voltak elrejtőzve. A mint a czápát kiemelték a vizből, a kis kalauz csaknem ideges és félénk zavartsággal uszkált egy darabig a szerencsétlenség szinhelyén, mig végre aztán hirtelen eltünt.

Valószinü tehát, hogy a két hal között egy a megélhetésen alapuló szilárd szövetség áll fenn.

Hova-tovább délfelé, az egyenlitőhöz közeledve, a hőség mindinkább türhetlenné lőn.

A Djebel-Teyr és Zebayr szirtek közelében — Massauah és Mokka magaslatán — a néger fütők egy része „sztrájkolt", azaz kidült. A parancsnok kénytelen volt eszerint ismét a mi fütőinket rendelni a kazánokhoz.

Igy teltek el számunkra a „gyönyörteljes“ május hó és a piros pünkösd ünnepének két szép napja.

Suez elhagyása után a *14. napon* értük el a *Bab-el-Mandeb* szorost és a rákövetkező napon a vulkánikus sziklák közé épitett *Aden* előtt bocsátottuk le horgonyainkat. A kitüzött program szerint a „Zrinyi“ legközelebbi állomása *Singapore* lesz, a melynek elérésére 40 napig kell vitorláznia a 4000 mértföld széles Indiai-Oczeánon.

Könnyen elképzelhető, hogy ennek tudatában ugyancsak igyekeztünk kiaknázni a szárazföld néhány napi gyönyöreit.

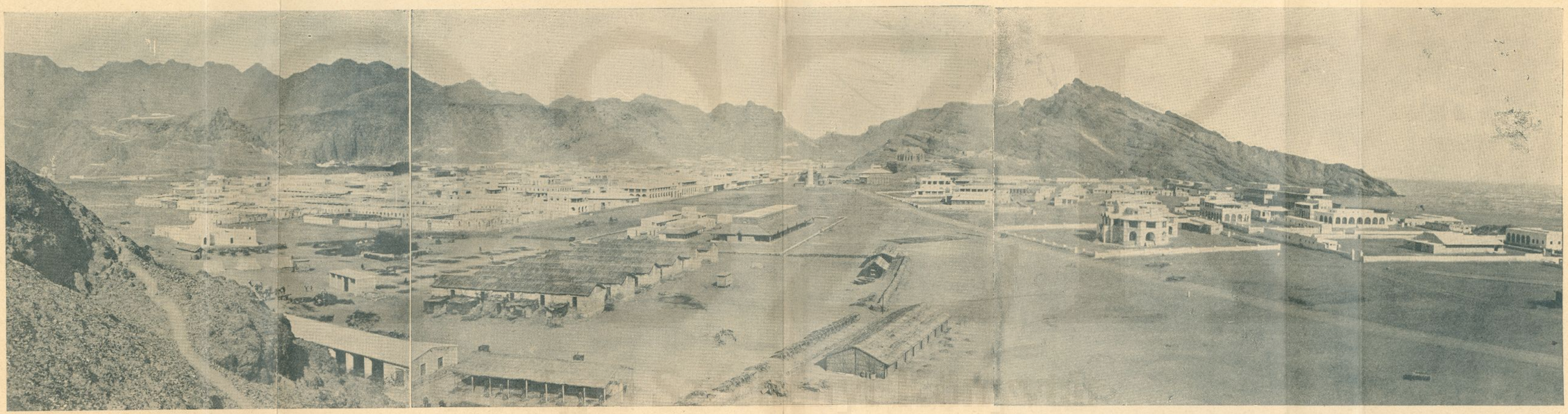
OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

AZ INDIAI GIBRALTÁR.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár

A M. N. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár



Aden látképe. Kain sirja.

Aden.

I.

Reflexiók. — Sivárság. — Történelem. — Hogyan kolonizál Anglia. — Steamer-Point. — Szőke négerek. — „Have a dive!“ — Szomali nők. — Az ördög nagyanyja.

Ha körültekintünk egy kissé a nagyvilágon, — és minél többet tekintünk körül, annál inkább látjuk, hogy még csak fogalmat sem vagyunk képesek magunknak alkotni annak véghetetlen, el nem képzelhető nagysága felől, — találunk egyes pontokat, emberektől lakott helyeket, a melyek valóságos rejtélyként állanak előttünk.

Hogyan költözhettek ide emberek, mi okból telepedtek ide egész néptörzsek, erre a helyre, a hol a megélhetéshez, nem, a *tengődéshez* megkivántató legprimitivebb szükségletek is csaknem tökéletesen hiányoznak? A hol az élet nemcsak a *létért* való küzdelem, de küzdelem a *természet végletei* ellen is.

Miért telepedtek épen *itt* meg, holott eredeti vándorutjuk alatt csak valamivel odább, jobbra vagy balra, északra vagy délre nemcsak relativ, de abszolute is sokkal kedvezőbb talajt találtak volna és a hol nyomorult létökért való küzdelemnek egy századrészével százszorta könnyebb életmódot folytathatnának?

Mi hajtotta a szamojédet, az osztyákat, a csukcsot Észak-Szibériának, Grönlandnak vagy a Behring-szorosnak örök hóval fedett végtelen jégsivatagjaira, a hol az évnek négyötödén keresztül még a napot sem látja az alacsony és szük láthatáron; a hol éveken keresztül nem hánthatja le magáról az élete koczkáztatásával elejtett állat bőrét, a higanyt megfagyasztó, dermesztő hidegben. Mi hajtotta innen is tovább, még fölebb északra, a hova még egyetlen társa, *hü kutyája* sem követhette többé? Miért költözött az örök jég, az örök sötétség honába? . . .

Mi vezette a petsäräht a Tüzföld kopár sziklaszigeteire, a hol nincs egy bokor, a melynek ágaiból egy odut épithetne magának; a hol nincs egy állat, a melynek bőrével csak némileg meg tudná védeni csecsemőjét a dermesztő hideg elllen; a hol nincs egy darabka fa, a melyen a vizre szállhasson, hogy *egyedüli táplálékára*, a halra vadászhasson, hanem a parton kell megvárnia, mig a hullámok dobnak ki egyet-egyet élettelen állapotban. A hol elaggott apját, anyját le kell ütnie hogy kevesebb legyen az osztozó, mert: „sok az ember, kevés a fóka."

Mi kötötte a suahélit, a sudánit, a vándor arabot Afrikának és Ázsiának forró, végtelen homokpusztáira, vagy tüzhányó kráterek kihült üregébe, a hol mértföldekre köröskörül nincs egy szál fü, egy csepp viz és az évenkint kétszer hulló esővizet drága kincsként kell őrizni kőmedenczékben; a hol nincs egyéb, csak izzó, forró homok, vagy kopár szikla mindenütt, a meddig a szem ellát; a hol egész éven át megszakitás nélkül kinosan éget a perzselő napsugár?

Miért költöztek ezek ide? Miért telepedtek épen erre a helyre? Hiszen az osztyák, a szamojéd néhány száz mértfölddel lejebb gondtalanul megélhetett volna az Oh, a Lena folyók partján. A petsäräh valamivel feljebb buja mezőkre, ezrével kóborló nyájakra talált volna és halakban tulgazdag folyók partján talált volna hajlékot. A szudáni valóságos paradicsomot talált volna a Nilus partján, ép ugy, mint a yemeni arab — Boldog-Arábiában.

Miért költöztek ide, miért élnek *itt* és nem *amott?* Ki tudná ezt megmondani? Ki tudná megfejteni ezt a rejtélyt? . . .

. . . A ki először látja *Adent*, Arábia délnyugati csucsának sziklafészkét, önkénytelenül jön erre a gondolatra és öntudatlanul teszi fel magának ezt a kérdést.

Az egész környék szaggatott és számtalan hasadéktól csaknem barázdákká tépett kopár fekete sziklatömegekből áll, melynek csaknem függőlegesen meredek oldalait fü és fa helyett kihült lávamaradék és omladozó sziklatörmelék boritja be. Az egymásra tornyosult sziklatömegekből messzire láthatólag nyulik ki a Dzsebel-Shamsham sziklafok, melynek 1800 láb magas csucsa mintegy panaszként nyulik fel az ég felé: Oh Allah, hogy tudtál ily kopárnak, ily sivárnak teremteni.

Ugyanezt mondhatná az a néhány szegény kecske is, mely a meredek sziklafalon kapaszkodva — legel. Hogy követ esznek-e vagy homokot, azt nem lehet tudni, de füvet bizonyosan nem, mert abból nincs egyetlen szál sem.

Ázsia körüli utunkon tapasztalt *bibliai gyüjteményünk* egy érdekes példánynyal gazdagodott Adenben. Ugyanis a Veres-tenger északi részén,

még a suezi csatorna vidékén láttuk a Sinai hegyet; a Jebel-szoros északi részén mutatta arab kalauzunk azt a helyet, a hol a zsidók száraz lábbal keltek át a Veres-tengeren; Djeddahban, a Medinába vezető uton mutatták az Éva anyának sirját; Ceylon szigetén, Colombo és Point de Galle között mered az égnek a Pidurutallagalla hegycsucs, melynek tetején még látható (?) Ádám ősünk lábnyoma, a midőn a paradicsomból kiüzetett (inde nomen: Adam's Peak, Ádám csucsa) és végre a Kain sirját — Adenben.

Az összes hagyományok között talán egy sem talál oly meglepőleg a helyhez, melyhez füződik, mint az adeni szirtekhez kötött hitrege. A népmonda szerint Adenben, egy vulkánikus kráter szájában van a testvérgyilkos Kain eltemetve.

E földrésztől megtagadta a természet a legparányibb ajándékát is. Egyetlen bokor, egy füszál mértföldekre nem látható; patak vagy tó tökéletesen ismeretlen valami. Ha ez a pont a földgömbnek bármely más részén léteznék, bizonyára lakatlan vad pusztaság lenne még most is és ha valamely eltévedt utas vagy karaván átlépte volna a határait, átkozva hagyná el azonnal a temetésnek a legmostohább gyermekét.

Ezen a helyen azonban, a Kelet és Nyugat közti forgalomnak e legszembeszökőbb pontján e sziklafészek oly jelentőségre emelkedett, a minőre csakis az angol nemzet bámulatos tapintattal és éleslátással kiszemelt pontjai emelkedhetnek. Adenre oly nagy sulyt fektetnek, hogy *„indiai Gibraltár"*-nak nevezték el. Tekintve azokat az erődöket, bástyákat és ütegeket, melyeket rendkivül erőmegfeszitéssel és nagyon sok millióval épitettek a kiszögellő hegycsucsokra és a tengerbe mélyen benyuló szirtekre, e nevet valóban megérdemli.

Már a középkorban fontos kereskedelmi központként szerepelt Aden, melynek akkor 800 ezer lakosa volt, a kik 300 mecsetben imádhatták Allaht. Ekkor jöttek a portugálok — a középkor angoljai — a kik tüzzel-vassal és a „szeresd felebarátodat, mint önmagadat" jeligéjü keresztény dogmának praktikus kivitelével (t. i. a benszülöttek tömeges megsütésével) hatalmukba keritették nemcsak Adent, hanem a tartománynak egy részét is. Később a mindinkább hatalmaskodó törökök tették magukévá és néhány évszázadon keresztül sikerült uralmukat megtartani.

Midőn azonban Kelet-India mindinkább szorosabb viszonyba lépett Angliával, Aden sorsa felett másképp határoztak, különösen a mikor a gőzhajók forgalmával, még inkább azonban a suezi csatorna megnyitása után, az Indiák és Anglia közti óriási közlekedés egy középpontot, ugyszólva megálló helyet nélkülözhetlenné tett. E czélra Aden már fekvésénél fogva mintegy praedestinálva volt,

Hogy Anglia hogyan szokott eljárni az ilyen tervek kivitelében, azt mutatja Hongkong, Captown, Gibraltár, különösen az „indiai" Gibraltár. Nem sajnálja az embereit, még kevésbbé a millióit és egy-két év alatt a homokpusztára épit városokat és a sziklafokokra pánczéltornyokat.

Az angol uralom előtt az egykor hatalmas Aden ismét csak egy elhagyott arab falu niveauján állott. A kopár sziklák kiaszott és lávától fedett völgyei között alig élt néhány száz benszülött, a kik halászattal és tengeri rablással szerezték mindennapi kenyeröket, a mely bizony meglehetős fekete lehetett, tekintve az akkori gyenge hajózási viszonyokat. A mióta azonban az angol lobogó leng a bástyákon, Aden rohamosan emelkedett és néhány évtized alatt a kereskedelem és közforgalom egyik legélénkebb pontjává fejlődött.

A hajóközlekedés nagyon élénk. Évenkint ezer meg ezer hajó érinti a kikötőt, melyek néhány napot kénytelenek ott tölteni részint az áru be- vagy kirakása miatt, részint pedig a szén- és élelmi készlet kiegészitése végett.

Legelső sorban ez a hajóközlekedés volt az, mely Adennek a tulajdonképeni kikötőjét — Steamer Point-ot — létrehozta, mely a várostól egy széles öböl által elválasztva, csak egy keskeny földnyelvvel áll összeköttetésben. A szürkés-fekete lávától fedett sziklaparton félköralakban terül el a nagyobbára európaiak által lakott kikötő. A szép fehér falu házak köröskörül szellős oszlopcsarnokkal körülvéve, félköralaku egyetlen hosszu sorfalat képeznek. Egy második sorra már nem lenne hely, mert már ebben az egy sorban is a házaknak nagyobb része közvetlen a sziklák aljára van épitve. A házak nagyobbára raktárak, konzulátusok és szállodák, a mint egész Steamer-Point nem egyéb, mint egy óriási rakodóhely.

Az a temérdek áru, melyet Adenből a földgömb minden részébe szétküldenek, Arábia belsejéből kerül ide. Hogy mily bámulatosan ügyes gyarmatositók az angolok, mutatja már az, hogy ez a tömérdek áru, ez a milliókat érő portéka, melyet eddig Arábia különböző kikötőin küldöttek ki az országból, mint pl. Hodeydán, Moccán és Djeddahn, az most csaknem kizárólagosan Adenen keresztül.

Ugy Steamer-Pointnak, mint Adennek a legérdekesebb látnivalója maga a lakosság. Egy sajátságos keverékben együtt láthatók itt a fekete néptörzseknek csaknem valamennyi válfajai, melyek a hosszabb együttélés folytán összekeveredve, a legtarkább és legérdekesebb néptypusokat hozták létre.

A lakosság zömét a szomszéd afrikai partokról átszármazott és még most is átvándorló szomalik képezik. Ezek után számra nézve következ-

nek az arabok, keletindiai mohamedánok és pogányok, sepoyok, baniánok, parsik és zsidók.

A szomalik feltünnek az első pillanatra. Tagadhatatlanul ők képezik a fekete törzsek legszebb válfaját és európai izlés szerint itélve is számos feltünően szép férfiut és nőt láthatni közöttük. Sem a szudánok, sem az abyssiniaiak nem hasonlithatók hozzájok. Kivétel nélkül gyönyörü idomu, karcsu, szélesvállu, magas alakok, plasztikai szép tagokkal. A fej hosszukás az arcz intelligens kifejezésü, a szemek villogók, az orr keskeny, az ajkak alig duzzadtak és minden élő emberek között a szomaliknak van a leggyönyörübb, hófehér fogsoruk.

Legfeltünőbb azonban a hajviseletük, melynél az első pillanatra ezer fekete közül meg lehet őket különböztetni. Ugyanis az eredetileg szénfekete dusgazdag göndör hajzatot, mely leér a hát közepéig, vastagon bekenik oltatlan mészszel és egynéhány nap alatt a kivánt czél el van érve, t i. a haj más szint kap és az ember lát maga előtt *ében fekete* testü négereket *aranysárga* vagy *szőke* hajjal.

Különösen értelmes és rokonszenves külsővel birnak a fiatal szomali gyerekek, a melyek közül egynéhány tuczat méhrajként vette körül hajónkat. Hihetetlen ügyességgel eveznek parányi kis kanoeikban, melyet sütőlapát alaku kis evezőikkel hajtva, vizi madarakként röpülnek ide-oda a viz szinén.

A vizbe dobott penny-darab után tuczatszámra ugrálnak ki csónakjaikból a vizbe, mint a megriasztott békasereg a tó partján. Dulakodásuk nem látható ugyan a viz fenekén, de mutatja felettük a viz szinének felkavarása, hogy minő tusa folyik ott lenn a parányi rézpénz felett. Egy percz eltelte után valamennyi fenn van és a szerencsés találó a győztes diadalával mutatja fel a talált kincset, melyet aztán rögtön bedug a természettől kapott bugyellárisába (miután más nincs), a szájába. Ellenben egy hidalgó megvetésével dobja a hajóra, ha a vélt penny-darab helyett egy — fületlen matróz-gombot hozott fel a tenger fenekéről.

A vizből felbukva ismét megindul a hajsza. Kanoeikkal pajkosan egymásnak rohannak, felforditják a csónakjaikat, birkóznak a vizben és egy perczre meg nem szünnek kiabálni; „ho-up, ho-up, have a dive, ho-up, give a penny, have a dive, ho-up!“

Összes utazásaink alatt sehol sem találtunk ilyen rokonszenves, csinos és tiszta gyermekeket. Minden tolakodás és kunyorálás nélkül, csupán a kiváncsi és az idegenben feltétlenül bizó gyermek naivságával árnyékként követik az embert lépésről-lépésre, vendéglőbe, üzletbe és a konzulhoz, miközben folyton magyaráz, mutogat és legyez a hat esztendős kis tökmag. Nem kér, csak pajkos kifejezésü, mosolygó gyönyörü

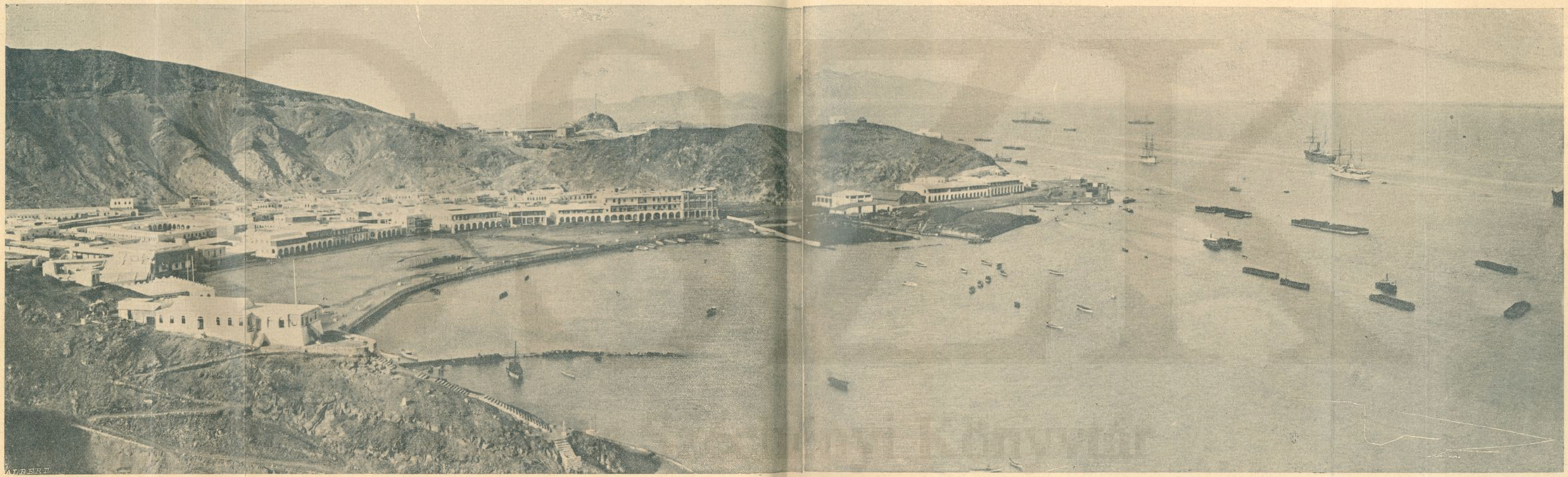
szemeivel igyekszik annak a bajuszos-szakállas fehér arczu idegennek a szivét meglágyitani, respective a tárczáját megnyitni.

A szomali nők, kivált a fiatal leányok, szépségre nézve, különösen a gyönyörü idomu alakot tekintve, fölülmulják a férfiakat is. A női mozdulatok és járás bájos kelleméről nem képes az ember magának tökéletes fogalmat alkotni, a mig egy szomalit nem látott. Minden mozdulata ruganyos, minden lépése könnyed, csaknem elegáns és öntudatlanul kaczér. Sajátságos viseletük a domboru mellet és a karcsu derekat nagyon előnyösen tünteti fel. Az öltözet egy szál alsó szoknyából áll, mely számos redőket képezve hull le a csuklóig és ugy van a csipőkön felgöngyölve, hogy annak az idomait — különösen járásközben — az európai izlésnek megfelelően tünteti fel, t. i. egy kissé tulzott domboruan. A felső test egy rikitó tarka szövettel van elfedve, de csak félig, miután az inget ferdén, csak az egyik vállra vetve viselik, a mi bizony elég kaczér.

Szomali leány

Magától értetődik, hogy ékszerekkel csaknem el vannak boritva, kivált a fiatal leányok. Egy fiatal leány nem is képzelhető legalább is két kilogram sulyu ékszer nélkül. Az ében fekete nyakon, a fel- és alkaron, a lábszáron és a lábujjakon hüvelyknyi vastag gyürük és karpereczek, tojásnagyságu borostyángömbök és faragott sandalgombok vannak megerősitve. Kezük és lábuk parányi, rózsaszinüre festett körmökkel és tenyérrel. A szomali nők különben is nagyon nyájasak, kedvesek és vig természetüek. Kár, hogy tulságos mértékben használnak valami penetráns illatu olajat (a sandalfáét), a mely illatról már messziről meg lehet érezni egy szomali nő közeledtét.

A mi pedig a vén szomali nőket illeti, hát — brr! az borzasztó. Steamer-Pointban láttam egy ilyen fogatlan vén banyát, a melyben megtestesülve láttam a női rutságnak legtökéletesebb mintaképét. Egy festő bátran használhatta volna mintául az ördög nagyanyjához. És ez a boszorkány, a rutságnak e prototypusa, egy alig 40 éves nő volt.



Steamer-Point.

II.

A sivatag hajója. — Huszárok teveháton. — Az országuton. — Szomali kocsis, angol rendőr. — A cisternák. — „Botanikus“ kert. — Gyilkos forróság. — A „Punka.“ — Pomologia. — Imádkozó arab.

Daczára a rettenetes, mondhatni eltürhetlen forróságnak az utczákon és a tereken, különösen a Steamer-Point és Aden közti uton rendkivül élénk a közlekedés, kivált naplemente után.

A tevekaravánok ugyszólva egyetlen lánczolatot képeznek, itt-ott tarkitva a gyorslábu szamarak, öszvérek és gyönyörü arab paripák által. Sajátságos benyomást okoznak a tevekaravánok. Mintegy 100—150 czammog néha egymásután 500—600 kgr. teherrel, melyek nagyobbára kávéból, rizsből, szőnyegekből, de leginkább gyantából s tömjénből állanak. A tevék, melyek látszólag egy perczre meg nem szünnek a kérődzéssel, bámulatos könnyüséggel haladnak az óriás teher alatt.

Egy pihenő tevekaraván — általánosságban tekintve — festői látványt nyujt. De nem az egyes teve. Ez a „sivatag hajója“ igazán nagyon csunya állat. A teste idomtalan és a kopott fakó szőrrel csak hiányosan van fedve. Hosszu sovány nyakát félkörbe hajlitja és vizszintesen tartja fel a magasba idomtalan fejét a lefityegő ajakkal, mintha kiváncsian nézne maga körül hosszu szempillái alól.

De milyen egészen más, ha mozog. Lépésben, komolyan és nyugodtan halad, ügetése pedig a leggraczióezebb járás, melyet egy állatnál látni lehet Hosszu lábait oly könnyedén, elegánsan emelgeti, mintha tetszelegni akarna és oly gyöngéden érinti a földet, hogy alig ver fel egy néhány porszemet.

Lovagolni azonban nem könnyü és még kevésbbé kellemes a teve hátán. Először, mert rendkivül hevesen ráz, másodszor, mert az egyik lábbal folytonosan és erősen neki kell támaszkodni a nyaká-

nak; harmadszor pedig, mert egy kicsit nagyon — magas az istenadta jószágja.

Nem kevésbbé érdekes az adeni angol huszárság — teveháton. Persze ezeknek a tevéi előnyösen különböznek a karaván-tevétől. Az állatok gyönyörüen vannak tartva, „puczolva“ és felnyergelve. Még pedig kettős nyereggel, mert minden tevén két lovas ül.

Gyakran lehet látni ugyanegy teve hátán az előkelő urat, háta megett a turbános inassal.

Angol „huszárok“ teveháton.

Ugyanazon uton a tevekaravánok mellett gyorsan futó cabek és giggek szállitják az európaiakat. Többnyire angol tisztek az adeni garnizonból. A bakon rendesen az urak ülnek a ladykkel, a kiknek láttára önkénytelenül támad a kérdés; ugyan honnan veszik e bájos teremtések azt a hófehér, üde, friss arczot ebben a mindent elperzselő rettenetes forróságban.

A ladyk a redőtlen fekete szoknyában és az egyszerü fehér derékban, szőke fürteiken könnyü kis szalmakalappal, igazán nagyon csinosak. Hátul többnyire egy kelet-indiai hindu ül, fején a festői redőkbe csavart

fehér turbánnal és karjait a vele született nyugalommal, nem pedig a mi lakájmajmaink bárgyu, affektált méltóságával keresztezve a mellén.

Jobbra és balra sürü tömegekben követi egymást a tarka közönség. Parsik, fejükön egy czilinder alaku, fényes süveggel, hosszu fehér ingben és szoknyában; továbbá négerek, szudánok, abyssiniaiak, hinduk, bánianok, malayok, singhalézek, kevés kivétellel csaknem mindnyájan csupán egy keskeny derékkötővel ellátva. Továbbá harczias kinézésü arabok, köztük számosan gazdagon öltözve és felfegyverkezve. Kevésbbé harczias kinézésü zsidók, fegyver és kösöntyü nélkül, hanem egyetlen szál hosszu ingben és két szál hosszu hajtincscsel a halántékaikon. Továbbá karcsu szomali lányok és köpczös arab hajadonok, fejükön a drága kincscsel — az ivóvizzel — telt alcorazzával és hindu lányok gazellaszerü, könnyed, lebegő járással, gyönyörü szájukon pajkos mosolygással. Aztán jönnek egy skót ezred csapatai zöld és szürke koczkás rövid szoknyában és a tölténytartóról hosszan lelógó lósörénynyel. Továbbá egy-egy sepoy-csapat, hatalmas, csucsos veres turbánnal, párosan ülve a szépen tartott tevék hátán. És aztán ismét tevekaravánok, szótalanul, apathikusan czammogó félmeztelen hajcsárraikkal.

És ezt a tarka-barka közönséget, ezt a heterogén népséget a csekély számu sepoy és bengál rendőrök példás rendben tartják. Bámulatos az az „angol királli erél és tapéntat", melyet e tökéletesen fegyertelen rendőrök — ha csak a kurta kis fütyköst nem nevezzük fegyvernek — kifejtenek. Czivakodás, verekedés vagy a kocsisoktól, koldusoktól kifejtett zsarolás sohasem fordul elő.

Egy alkalommal visszatérve egy kirándulásról, kocsisunk, daczára az előzetesen kötött alkunak, a kiszabott dijnak kétszeresét követelte. Hiába hivatkoztunk a megalkudott dijra, a kocsis — egy ravasz szomali — nem tágitott.

— Look sir, good horse, big horse, fine cab; bad street, very hot; look sir, eightrupies very little, give sir sixteen rupies, look sir.

A következő perczben már mellettünk állott egy sepoy rendőr, a kit eddig észre sem vettünk és a legrövidebb uton eldönté a vitát:

— Sir, fizessen 8 rupiát (16 helyett); te pedig Mohamed add ide a számodat és takarodj. Mi megtettük a kötelességünket és a mór — ment.

Legnagyobb fontossággal bir Aden az angolokra nézve hadászati szempontból. Mint erősség ép oly bevehetetlen, mint Gibraltár és a kikötőben lehorgonyozható hajóival tökéletesen uralhatja a verestengeri közlekedést.

Mi sem jellegzi inkább Angliának a gyarmatositás terén kifejtett pazar bőkezüségét, mint Aden világhirü viztartóinak (cisternáinak) épi-

tése. Mint már emlitve lőn, egész Adenben és sok mértföldekre a város körül patak vagy tó nem létezik. Ha lenne is, elpárologna, gőzzé válnék az a rettenetes, irtózatos hőségben. Eső a legnagyobb ritkaságok közé tartozik. *5—6 évben egyszer esik* egy tisztességesebb eső, hanem akkor aztán esik, ugy, mint a hogy csak a tropusok oczeánjain szokott esni. A viz oly óriási tömegekben hull, mintha egy földfeletti tenger zuditaná le hullámait. Ez a viztömeg az, mely Adent *évekre* ellátja vizzel, embereknek és állatoknak egyaránt, minden czélra.

Ez óriási viztömegek felfogására és fentartására szolgálnak a ciszternák, melyek a maguk nemükben páratlan, gigászi alkotásu müvek. Már a legmagasabb szirtcsucsokon kezdőnek a számos bevágások, csatornák és vizvezetékek, melyek az esők óriási viztömegét felfogják és egyenesen a kolosszális ciszternákba vezetik. A cistzernák ugy vannak alkalmazva, hogy először a legfelső sziklákba vájt tartók telnek meg, mig a felesleges viz lezugva a szirteken, a fokonként egymás alatt fekvő reservoirokat tölti meg.

A ciszternák némelyike oly nagy, hogy kiterjedésre nézve felülmul minden más épitett helyiséget. Ámbár jelenleg csak 10 ilyen ciszterna van használatban, mégis mintegy 10 millió gallon vizet képesek felfogni. (Egy gallon $4^1/_2$ hektoliter)

A mi ottlétünk alkalmával valamennyi ciszterna szinültig tele volt, miután néhány nappal megérkezésünk előtt volt a nagy isten-áldás, *5 év óta az első eső.*

A legalsó ciszternák egyikéből egy kis vizvezeték folyik ki, melynek vizét az őrt álló sepoyok felügyelete alatt osztják ki, mivel egyetlen cseppnek sem szabad kárba vesznie. Az áldást osztogató csapok egész nap körül vannak véve a tevekaravánoktól, teherhordóktól és pajkos Fatiméktől meg Zaharláktól, a kik ép ugy, mint a mi Juliskáink és Katiczáink, vig csevegéssel és hangos sikongással, meg alapos — szapulással órákat töltenek el a kis alcarazza megtöltésével.

A ciszternákat, meg az ugynevezett „botanical gardent“ kivéve (a mely hangzatos névvel az a néhány liliputi pálma és riczinusfa van elkeresztelve a ciszternák aljában), a város nem mutat valami érdekes képet. A köröskörül égnek meredő szirtek közé beékelt háztömegben és ezek között 40 ezer ember él, nagyobbára arabok és szomalik.

A házak többnyire aprók, omladozottak, alacsony lapos fedéllel, mely egyszersmind a hálószobát is képviseli. A hálószobák másik része künn vann az utczákon. Valamennyi ház előtt a tornáczon könnyü gyékénypadok vannak felállitva, a melyeket éjjelre kiállitanak az utczákra. Éjjel aztán alig marad az utczákon annyi hely, hogy az ember épen végig-

haladhat rajtuk. Benn a házban nem tölthetnék az éjet, mert a benn uralkodó gyilkos forróságot még a benszülöttek se birják kiállani.

A város délnyugati oldalán van a tüzimádó parsik temploma a „szent örök tüzzel" és ennek közelében egy alacsonyabb szirt sziklalapján a „hallgatás tornya", a parsik temetője. A tüzimádók tudvalevőleg nem temetik el halottaikat (mert ez által megszentségtelenitenék az anyaföldet), sem el nem égetik (mert ez meg tisztátalanná tenné a szent tüzet), hanem kiteszik a hullát egy magányosan álló sziklára, a hol a sasok és keselyük egynehány óra alatt elvégzik az örök enyészet munkáját.

Már rövid tartózkodás után kivehető az egyes törzsek foglalkozása, mestersége vagy egymás közötti rangfokozata. Az európaiak természetesen a mágnások; a parsik a kereskedők; az arabok és hinduk a közvetitők és alkuszok; a zsidók iparosok. Talán Aden az egyedüli pont a világon, a hol a zsidók kizárólag iparral és mesterséggel foglalkoznak; a kovács, asztalos, kőmüves és minden más kézimunkát csak a zsidók végzik el. A banianok meg az achdamok végzik az alacsonyabb munkákat, t. i. a mészáros és — hóhér mesterséget, a mely két mesterség az arab előtt ugyanegy rangfokozaton áll. A szomaliak pedig nem végeznek semmit; ők a lazzaronik.

Aden „mágnásai", az európaiak, közel a tengerparthoz egy külön városrészben laknak, mely általában csupa oszlopcsarnokos, szellős és rendkivüli kényelemmel ellátott házakból áll. Az európaiak, daczára anyagi jólétüknek, bizony vajmi örömtelen és egyhangu életet folytatnak e városban, mely határozottan egyik legsivárabb, legkietlenebb pontja az egész földnek, sem Suakimot, sem Massauaht nem véve ki.

Nem kevésbbé örömtelen és egyhangu élete van az Adenben tanyázó nagyszámu angol katonaságnak. A napnak legnagyobb részét — reggel 8-tól este 5-ig — a laktanyában töltik, melynek minden szobája egyegy tágas, szellős terem.

Valamennyi szobában, a közlegényekében ép ugy, mint a tisztekében örökös mozgásban van a „puncha." A puncha t. i. egy óriás nagy legyező, mely a szoba fedélzetének egész hosszában van mozgathatólag megerősitve és ide oda rángatása által kellemes légvonatot idéznek vele elő a tikkasztó levegőjü szobában. A legyezés — puncha — Adennek ép oly specifikuma, mint akár a ciszternái. Minden helyiségban, a matróz-lebujban ép ugy, mint az Union-klubban, az üzletekben, a kórházakban mindenütt punchák vannak alkalmazva, a melyeknek örökös mozgásban tartása a szomáli gyerekeknek egyedüli foglalkozása.

Az Adenben uralkodó forróságot jellegzi az, hogy a katonaság gyakorlatai csak naplementével kezdődnek. Napközben tétlenül hevernek

és el sem hagyhatják szobáikat, miután — saját tisztjeik állitása szerint — az évnek bizonyos szakában akárhányszor megtörtént már, hogy egy katona csak *egyszer végigmenve* az udvaron, *holtan rogyott* össze a nap gyilkos sugarai alatt.

A hajóra visszavezető utamban alkalmam volt megismerkedni Adenben még egynéhány különlegességével.

Csaknem összerogyva és majdnem elájulva az irtózatos forróságtól, holott az egész utat egy fedett kocsiban tettem meg (gyalog járni külön-

Imádkozó Arabok.

ben egész Ázsiában „notfair"), megkóstoltam két gyümölcsöt, az egyedülieket, melyeket messze földről hoznak Adenbe. Ez alkalommal kóstoltam meg először a sokat emlegetett pisangot és mangót. A Kelet tudósai mind e mai napig nem tudtak megegyezni abban hogy e két gyümölcsfaj közül melyik volt az, a melylyel Éva anyánk az első bün elkövetésére csábitotta Ádámot. Őszintén megvallva, kár a fáradságért, mert e kettő közül bizonyára egyik sem volt. Már egyszerü fiui tiszteletből is kötelesek vagyunk Ádám apánknak annyi jó izlést imputálni, hogy

ezekért a gyümölcsökért határozottan nem áldozta fel a paradicsomot. A pisang alakra nézve hasonlit az ugorkához, szine éretlen-narancssárga s az ize az összetévesztésig hasonlit a „rocks-drops“ bonbonhoz. A mangó pedig olyan, mint egy ellapitott burgonya, szine baraczksága, a héja vastag, mint a zöld dióé, az ize pedig — izetlen. Legfölebb rossz sárgadinnyéhez lehet hasonlitani, melyet terpentinbe mártottak. Egyedüli előnyük az, hogy hüsitenek és tekintettel a hőségre, melyben eszik e gyümölcsöket (tekintve azt is, hogy más nincs), megmagyarázható, hogy honnan ered a sok dicséret.

A másik különlegesség, melyet először láttam, egy imádkozó arab volt.

Közvetlen naplemente előtt a tengerparton haladva végig, egy érdekes, festőinek mondható jelenet vonta magára figyelmemet. Egy vén arab kis fiával épen az esti imáját végezte a tengerparton, a természet e fenséges templomában. Az egész ima — látszólag — csupa testhajlongásokból és kézmozdulatokból áll. Minden mozdulat azonban ünnepélyes, méltóságteljes és plasztikailag szép. Az ismételt letérdeplés, mialatt homlokával többször érinté a homokot, a felemelkedés és aztán ismét a mély és lassu meghajlás, — mindez kimért, komoly, nyugodt és tiszteletet gerjesztő. Abban a pillanatban, a mikor a nap épen a tenger szinét érinté, ismét letérdelt, kinyujtá karjait és kezeit tenyérrel a nap felé forditva tartá, mintha azt akarná kifejezni, hogy az ő földi szemei nem érdemlik meg látni a lemenő nap bucsuzó sugarait . . .

A mint az utolsó napsugár is letünt a végtelen oczeánnak pirosas fényben rezgő sima tükrén, abban a pillanatban hangzott fel a közeli mecset minarettjéről a muezzim vontatott imája: „La Allah, il Allah,“ a bástyáról pedig a piros frakkos angol tüzér által elsütött ágyu dördülése.

. . . Mindenki a maga nyelvén dicséri az urat.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár